

Høringsrapport

Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029

Innledning

Jernbanesektorens handlingsprogram 2018–2029 ble sendt på høring 9. april 2018, med frist for tilbakemeldinger 22. juni 2018.

Ved høringsfristen slutt var det kommet inn 102 innspill. Disse er oppsummert og kommentert i denne rapporten.

Strukturen i høringsoppsummeringen er den samme som i selve handlingsprogrammet, og innspillene er delt opp og sortert under de temaene de kommenterer.

Følgende instanser har avgitt høringssvar:

Fylkeskommuner:

1. Akershus fylkeskommune
2. Aust-Agder fylkeskommune
3. Buskerud fylkeskommune
4. Finnmark fylkeskommune
5. Hedmark fylkeskommune
6. Hordaland fylkeskommune
7. Nordland fylkeskommune
8. Oppland fylkeskommune
9. Oslo kommune
10. Rogaland fylkeskommune
11. Telemark fylkeskommune
12. Troms fylkeskommune
13. Trøndelag fylkeskommune
14. Vest-Agder fylkeskommune
15. Vestfold fylkeskommune
16. Østfold fylkeskommune

Kommuner og politiske samarbeidsfora:

17. Alvdal kommune
18. Asker kommune
19. Audnedal kommune
20. Bodø kommune
21. Buskerudbyen
22. Forum Bergensbanen
23. Fredrikstad kommune
24. Gjøvik kommune
25. Grong kommune
26. Hamar kommune
27. Hol kommune
28. Hå, Time, Klepp og Gjesdal kommuner
29. Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen
30. Jernbaneforum Dovrebanen Sør
31. Jernbaneforum Midt-Norge

32. Jernbaneforum Røros- og Solørbanen
33. Jernbaneforum Sør
34. Jevnaker kommune
35. Lillehammer kommune
36. Lyntogforum Møre og Romsdal
37. Lyntogforum Vestlandsbanen
38. Malvik kommune
39. Nedre Eiker kommune
40. Nedre Glomma regionråd
41. Nittedal kommune
42. Nord Frøn kommune
43. Notodden kommune
44. Rana kommune
45. Regionrådet for Fjellregionen
46. Regionrådet Hallingdal
47. Ringsaker kommune
48. Salten regionråd
49. Samarbeidsalliansen Osloregionen
50. Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
51. Sandnes kommune
52. Sarpsborg kommune
53. Stange kommune
54. Stavanger kommune
55. Steinkjer kommune
56. Stjørdal kommune
57. Stor-Oslo Nord
58. Trondheim kommune
59. Trondheimsregionen
60. Østlandssamarbeidet
61. Østre Agder regionråd

Statlige virksomheter, selskaper og operatører:

62. Bane NOR SF
63. CargoNet
64. Flytoget

- 65. Fylkesmannen i Trøndelag
- 66. Statens vegvesen Region Øst

Nærings- og interesseorganisasjoner:

- 67. Aksjon rett linje
- 68. Artic Cluster Team
- 69. Arendalsbanens venner
- 70. Aurskogbanen
- 71. Banevokterne
- 72. Bergen næringsråd
- 73. Besteforeldrenes klimaaksjon
- 74. Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)
- 75. Econ Consulting Group AS
- 76. For Jernbane
- 77. Geilogruppen
- 78. Jernbanealliansen
- 79. Krøderbanens venner
- 80. Miljørett §112
- 81. Mjøsen skog, Viken skog, Moelven industri, Stora Enso
- 82. Museumsbanenettverket
- 83. NHO Logistikk og transport
- 84. NHO

- 85. Norsk Jernbaneklubb, Museet Gamle Vossebanen
- 86. Norsk transport AS
- 87. Norskog
- 88. Notodden utvikling
- 89. Næringsforeningen i Trondheimsregionen
- 90. Posten Norge AS
- 91. Ringerike næringsforening
- 92. Rjukan næringsutvikling AS
- 93. Romedal- og Stange Almenning
- 94. Ski Geilo
- 95. Spekter
- 96. Stange næringsråd
- 97. Stiftelsen Norsk jernbanearv
- 98. Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen
- 99. Vegforum Trøndelag
- 100. Vestagdermuseet
- 101. Visit Geilo AS
- 102. Vossaløysinga

Innhold

1 På rett spor: Mer jernbane for pengene.....	6
1.1 Felles mål for jernbanen	6
1.2 Rammer for en reformert sektor	7
1.3 En ny styringsstruktur i sektoren.....	8
1.4 Økonomisk satsing på jernbanen.....	9
1.5 Prioriteringer i planperioden.....	11
2 Kunden i sentrum.....	12
2.1 Brukervennlige løsninger for reiseplanlegging og billettkjøp.....	12
2.2 Ny teknologi gir bedre informasjon	12
2.3 Samarbeid om ruter, takst og billetter.....	12
2.4 Utvikling av transportsystemet i byene	14
2.5 ERTMS markerer et viktig teknologisk skifte.....	14
2.6 Forbedret persontogtilbud	14
2.7 Konkurransetsetting av persontogtjenester.....	14
2.8 Mer markedsorientert godstransport.....	15
3 Målrettet drift og utvikling av sektoren	21
3.1 God punktlighet gjennom drift og vedlikehold.....	21
3.2 En sikker og miljøvennlig reise	22
3.3 Utvikling av den digitale jernbanen gjennom tekniske tiltak.....	22
3.4 Gode og tilrettelagte stasjoner og knutepunkt.....	22
3.5 Utvikling i flåten av togmateriell	25
3.6 Jernbanens historie bevares	26
3.7 Relevant kunnskap sikres gjennom forskning og utvikling	28
3.8 Utrekningsarbeid for framtidig utvikling	29
3.9 Satsing på kompetanse	29
4 Forbedringer i togtilbudet	30
4.1 Et bedre kundetilbud krever mer togmateriell og ny infrastruktur.....	30
4.2 Jernbanen i sør.....	31
4.3 Jernbanen i Nord og Midt-Norge	37
4.4 Jernbanen i vest	49
4.5 Jernbanen på Østlandet og i Oslo-området	53

1 På rett spor: Mer jernbane for pengene

1.1 Felles mål for jernbanen

Oslo kommune

Oslo kommune støtter hovedmålene i handlingsprogrammet om bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon av transportulykker og å redusere klimagassutslippene. Styrking av jernbanen er sentral for at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektiv, sykkel og gange (nullvekstmålet). Oslo kommune mener derfor at nullvekstmålet også bør nevnes under felles mål for jernbanen.

Bane NOR

Bane NOR synes det er veldig bra at handlingsprogrammet retter seg mot å få vist hvilke effekter tiltakene i programmet vil gi for kundene. For de større prosjektene medfører dette imidlertid er det lagt inn flere tiltak enn det Bane NOR har fått bestilling på gjennom avtalene. Et eksempel på dette er kryssingsporet Veme på Bergensbanen som er lagt til Ringferriksbaneprosjektet, fordi dette er en forutsetning for prosjektet. Et annet eksempel er tiltak på Tønsberg stasjon lagt til InterCity-utbyggingen på Vestfoldbanen. Bane NOR forutsetter at en utvidelse av tiltak som skal gjennomføres reguleres gjennom endringsmeldinger og gjenspeiles i avtalene mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Bergen Næringsråd

Bergen Næringsråd vil rose Jernbanedirektoratet med et handlingsprogram som i større grad enn tidligere har en mer helhetlig tilnærming til transport og infrastrukturbygging.

Jernbaneforum Sør

I en egen rapport har Jernbaneforum Sør vist hvordan hele strekningen Oslo–Stavanger kan bli klimanøytral på 15 år. Med en levetid på 100 år vil banen produsere positive klimatall i 85 år. Forutsetningen er en rask utbygging. Dersom byggingen strekkes ut over tid, vil klimaeffekten smuldre opp og bli borte. Jernbaneforum Sør kan ikke se at jernbane som klimatiltak er nevneverdig berørt i handlingsprogrammet.

Aksjon Rett Linje (ARL)

Paris-avtalen burde vært integrert i handlingsplanen, og det vil overraske ARL om ikke dette kommer som et krav fra Stortinget etterhvert. Miljøeffekten av InterCity er ikke adressert, og dette er en stor mangel i ARLs øyne. Jernbane er et ekstremt godt verktøy for å oppnå miljøforpliktelser, men dette kommer altså ikke til syne i handlingsplanen.

Besteforeldrenes klimaaksjon

Besteforeldrenes klimaaksjon mener at Norges forpliktelse om å bli et lavutslippssamfunn, må være styrende for vår samlede samferdselspolitikk siden ca. 30 prosent av vårt lands CO2-utslipp kommer fra transportsektoren. For å oppnå denne målsetningen må planene for de ulike samferdselssektorene selvsagt sees i sammenheng og ikke kun sektorvis. Det minnes også om at Stortinget i vedtaket om Nasjonal Transportplan i 2017 fastslo at «framtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et framtidig høghastighetsnett

De presiserer at tiden i virkeligheten er overmoden for moderne hastighetsbaner mellom Oslo, de større byene i Norge og til Sverige og Danmark/Europa.

De tiltak som Jernbanedirektoratets handlingsprogram nå satser på, vil med unntak av InterCity-satsingen dessverre i ubetydelig grad fremme lavutslippssamfunnet eller det «grønne skiftet». I meldingen forskyves planer som gjelder jernbaner ut i en usikker framtid. Fortsatt prioriteres veiutbygging og tilrettelegging for mer flytrafikk, framfor tog. Vi etterlyser nå en økonomisk

omprioritering fra vei og fly til bane i et helhetlig transportsystem som fremmer verdiskaping. Det vil også gi et mer sikkert, sunt og helsebringende miljø for våre barn og barnebarn.

For Jernbane (FJ)

For Jernbane savner en jernbanepolitikk med større vekt på helheten. FJ mener det er uheldig å splitte opp jernbanen i stadig flere aktører slik skiftende regjeringer har gjort i flere omganger. Jernbanen består av flere tekniske systemer som må spille tett sammen for å frambringe en god transporttjeneste. Denne fysiske kjensgjerningen burde også ligget til grunn for organiseringen av jernbanen som en mer helhetlig virksomhet. I et langstrakt land med en relativt liten befolkning mener de jernbanen er et naturlig offentlig monopol.

Når det gjelder utbyggingspolitikken er det også For Jernbanes oppfatning at den i for stor grad styres av lokale/regionale interesser. InterCity er et godt eksempel. Her er kreftene og ressursene hittil blitt spredd i fire retninger. De burde vært konsentrert om en strekning av gangen. For Jernbane støtter derfor Bane NORs forslag til videre utbyggingsstrategi hvor strekningene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De mener det kan være formålstjenlig i større grad å overlate til jernbanen å finne de beste trasealternativene og i mindre grad detaljstyre politisk.

For Jernbane mener jernbanen først og fremst er en nasjonal og internasjonal infrastruktur, og at dette bør være overordnet for investeringsstrategien. En moderne jernbane kan bygge nettverk og knytte regioner, landsdeler og nasjoner sammen på den mest bærekraftige måten.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 1.1

Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

Parisavtalen er omtalt i NTP og ligger som et etappemål for å nå klimamålene i NTP. Jernbane er et viktig bidrag til å nå klimamålene. Nullvekstmålet er omtalt i handlingsprogrammets kapittel 2.4.

Alle infrastrukturinvesteringer vil bli ivaretatt i avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

1.2 Rammer for en reformert sektor

Jernbanealliansen

Jernbanealliansen mener det er viktig at evaluering av jernbanereformen, konkurransen og relasjonen til øvrig kollektivtrafikk, kommer i gang. Dette bør inkludere erfaringene med konkurranseutsetting av offentlig kjøpt trafikk så langt.

Jernbanereformen har bidratt til flere aktører i jernbanesektoren. Jernbanealliansen mener det er viktig å trekke inn kompetansen som eksisterer internt i sektoren, når planer for utvikling av jernbanen utarbeides. Godt samarbeid og samspill mellom aktørene er og blir viktig.

Kommentar: Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. En eventuell evaluering ligger utenfor Jernbanedirektoratets mandat.

1.3 En ny styringsstruktur i sektoren

Oslo kommune

Gjennom regionreformen åpnes det for at kjøp av togtjenester kan gjøres regionalt. Dette bør kunne gi en bedre koordinering mellom ulike transportformer. Oslo kommune mener at lokalt kjøp av togtjenester bør prioriteres.

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet ser positivt på at man har etablert en styringsstruktur der intensjonen er bedre rolleavklaring og tydeligere ansvar. Erfaringene så langt kan tyde på at den nye organiseringen ennå ikke har hatt den ønskede effekt. I større utbyggingsprosjekter som f.eks. InterCity bes Jernbanedirektoratet vurdere nærmere om dagens organisering er hensiktsmessig i forhold til planlegging og utbygging.

Flytoget

Flytoget er positivt til endringen av organisering og inndeling av ansvarsområder. Det tydeliggjør ansvaret bedre enn hva som er tilfelle i dag, samtidig som den bereder grunnen for mer forretningsmessige forhold og krav til leveranse mellom de ulike enheter og aktører.

Det er positivt at det legges opp til mer langsiktighet og forutsigbarhet gjennom fireårige avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Det er, og har lenge vært, en utfordring i overgangsfase mellom prosjekt og drift i Bane NOR, og det kan med fordel beskrives forventninger til hvordan dette samspillet bør forbedres.

Det er kritisk for jernbanereformens videre framdrift at infrastrukturleveransen oppleves som kundeorientert av det enkelte togselskap og at Bane NOR ser sin rolle som en tjenesteleverandør. Flytoget mener det er positivt med ytelsesordninger som delvis kompenserer for sviktende leveranse, men disse modellene må utvikles videre slik at togselskapene opplever at man får en leveranse som er i tråd med forventningene både hos selskapet og ikke minst til passasjerene. I et lengre perspektiv bør det vurderes hvorvidt det skal etableres formelle avtaler basert på SLA-prinsipper («Service Level Agreement») hvor togselskapet kompenseres fullt ut for en svikt i avtalt leveransenivå. Likeledes premieres leverandøren (Bane NOR) ved en leveranse som er i tråd med eller bedre enn beskrevet i avtalen.

Spekter

Spekter er tilfreds med den økte innsatsen til jernbane i Nasjonal transportplan, med den økte forutsigbarheten når det gjelder innsatsnivå og bevilgninger, med kundeorienteringen av måten man tenker tilbudsutvikling på og med markedsorientering av måten man utvikler tjenestene for drift, vedlikehold og utbygging av infrastrukturen.

Spekter er tilfreds med handlingsprogrammets dreining av fokus i retning av kundenes behov, effektmål framfor enkeltprosjekt, forutsigbarhet for statsforetak og leverandørmarked (flerårige avtaler m.m.), økt bruk av markedet til å levere tjenestene og vektlegging av gode knutepunkt. Det må sikres nok areal til disse og til selve jernbaneoperasjonen i dag og for framtiden.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 1.3

Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Statlige virksomheter, som Bane NOR, har et ansvar for å gjennomføre den vedtatte politikken på en effektiv måte, herunder å sikre en effektiv og hensiktsmessig drift av egen organisasjon.

Jernbanedirektoratet tar Oslo kommune sine synspunkter om lokalt kjøp av togtjenester til orientering.

Øvrige innspill tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

1.4 Økonomisk satsing på jernbanen

Vest-Agder fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Audnedal kommune

Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner beklager at budsjetttrammene til jernbaneformål de første årene ikke følger opp vedtatt NTP. NTP-rammene må følges opp gjennom årlige bevilgninger til Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Fylkeskommunene mener det er beklagelig at det allerede nå stilles spørsmål til tidsplan, gjennomføring og kostnader på investeringsprosjektene for jernbane i NTP. Fylkeskommunene støtter handlingsprogrammets høye prioritering av InterCity Vestfoldbanen. Fylkeskommunene forutsetter helhetlig utbygging av dobbeltspor på hele strekningen til påkobling i Grenland i samsvar med planer om sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En slik ferdigstilling av InterCity utbyggingen må forseres og tidfestes i Jernbanedirektoratets handlingsprogram.

Audnedal kommune støtter høringen fra Vest-Agder Fylkeskommune.

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark fylkeskommune forventer at statsbudsjettene til jernbaneformål følger opp handlingsprogrammet for hele planperioden.

Bane NOR

Handlingsprogrammet vil innebære en utbyggingstakt som vil komme de reisende til gode. Bane NOR ønsker å påpeke at det tydelige fokuset på effekter i handlingsprogrammet vil bidra til en mer brukerorientert og effektiv jernbanesektor over tid. I oppfølgingen av planen vil Bane NOR legge vekt på å bygge smartere og få mer jernbane for pengene.

Østlandssamarbeidet og Samarbeidsalliansen Osloregionen

I Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram legges det til grunn en lineær opptrapping av de årlige budsjettene i jernbanesektoren slik at de økonomiske rammene i NTP 2018–2029 kan oppfylles. Med lavere budsjetter i første del av planperioden (2018–2023) er fylkeskommunene på Østlandet og Osloregionen bekymret for framdriften for strategisk viktige jernbaneprosjekter på Østlandet. Østlandssamarbeidet og Osloregionen ber begge om at man forserer planlegging og utbygging og at man styrker de årlige budsjettene i første del av planperioden.

Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

EBA ønsker framdrift i utbyggingen av InterCity som forutsatt i NTP. Det er viktig at det ikke reises spørsmål om ambisjonene i NTP, men at NTP blir fulgt opp.

EBA er skuffet over at det foreslås en utflating av utbyggingstakten på InterCity, som også betyr en betydelig utsettelse av flere av prosjektene. En vesentlig begrunnelse for lavere utbyggingstakt oppgis av Bane NOR å være hensyn til markedet og markedets kapasitet. Begrunnelsen er ikke forankret i dialog med næringen, og den er heller ikke riktig.

Næringen utvikler seg gjennom høy aktivitet. I veisektoren, hvor både volum og størrelse på kontraktene har vokst betydelig de siste årene, har næringen vist evne og vilje til å tilpasse seg en høy utbyggingstakt. Det samme vil være tilfelle for de store jernbaneprosjektene. Forutsetningen for dette er forutsigbarhet for framdrift og finansiering. Tydelige og forutsigbare byggherrestrategier og leverandørstrategier vil sikre oppbygging av kapasitet til gjennomføring.

Utsettelser skaper merkostnader og uforutsigbarhet, bl.a. gjennom båndlegging av arealer og ved at næringen ikke gis mulighet for langsiktig planlegging og disponering av ressurser. Som eksempel på prosjekter som skulle vært startet, men som ikke har kommet i gang som beskrevet i NTP er elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Det er viktig at prosjekter som er inkludert i NTP faktisk blir gjennomført. Tilliten til NTP blir svekket dersom prosjektet blir skrinlagt.

Jernbanealliansen

- For at jernbanen skal bli attraktiv for frakt av gods og personer, må togtilbudet være forutsigbart. Mer og bedre vedlikehold er derfor avgjørende. Vedlikeholdsetterslepet må reduseres.
- For at toget skal bidra til reduserte miljøproblemer, mindre vegslitasje, færre ulykker og reduserte kostnader for næringslivet, er det viktig å prioritere tiltak som styrker konkurransekraften til godstransport på bane, og gir overføring av godstransport fra vei.
- Utbygging av InterCity-trianglet og banene inn mot de andre større byene er viktig for å øke kapasiteten og kutte reisetida på strekninger med høyt trafikkgrunnlag. Godstransportens behov må ivaretas når utbyggingene planlegges, og det trengs sterkere virkemidler som sikrer at kommunene bidrar til å styrke togets trafikkgrunnlag og legge grunnlag for trafikkoverføring fra vei til bane når staten bygger ut jernbanen.
- Av større prosjekter etter at InterCity-strekningene og banene inn mot de andre større byene er bygd ut, mener vi at forbindelsene fra Narvik og Østlandet til Sverige bør prioriteres.

Jernbanealliansen er utålmodig når det gjelder tilbudsforbedringer i InterCity-trianglet mot Halden, Lillehammer og Skien og banene inn mot de andre større byene, prioritert etter vedlikehold og godstiltak. Det er derfor viktig med god framdrift i planarbeidet.

Kostnadssprekk på utbyggingsprosjekter kan føre til redusert framdrift i arbeidene.

Jernbanealliansen ber om at det synliggjøres hva som eventuelt trengs av ekstra midler for å opprettholde framdrift i viktige prosjekter. Det er viktig for Jernbanealliansen å klargjøre at det i så fall er snakk om tilleggsbevilgninger. Det er avgjørende viktig at områder som drift, vedlikehold, fornyelse, programområdetiltak og godspakken vernes mot kutt, slik at disse blir gjennomført.

Jernbanealliansen er opptatt av at passasjerenes og næringslivets behov må stå i sentrum, og at det er tilbudsforbedringene som må være måleparameteren, ikke nødvendigvis hvor mye dobbeltspor som er utbygd til hvilke tidspunkt.

For Jernbane

I dag må staten betale både for infrastrukturen og togdrift. For Jernbane mener de ressursene samfunnet er villig til å bruke på samferdsel bør samles om å bygge ut en konkurransedyktig, nasjonal jernbane som kan overta mye av den ressurskrevende og miljøskadelige veg- og lufttrafikken. På den måten kan også jernbanes selvfinansieringsevne styrkes.

Økte investeringer i jernbanen kan finansieres på flere måter. Ordinære bevilgninger, omprioritere fra store vegprosjekter parallelt med jernbanen. Bane NOR SF kan ta opp lån. Miljøavgifter, vegprising og skatt på superprofitt i forbindelse med lufthavnene bør øremerkes til å bygge ut alternativene til fortsatt bil- og flyvekst.

For Jernbane tror det begynner å nærme seg et smertepunkt for betaling av bompenger. For Jernbane er kritisk til at det settes i gang så mange bomfinansierte vegutbygginger uten at jernbane er med i vurderingene. Behovet for transportkapasitet må vurderes samlet korridor for korridor i NTP-prosessen.

For Jernbane la ved sitt innspill til statsbudsjettet 2019. Grepene som er foreslått kan videreføres også for 2020 og framover. Det de i store trekk foreslår er å omprioritere midler fra store vegprosjekter til vedlikehold av bane og veg, til nybygging av jernbane og en lettelse i bompengeneinnkreving. De foreslår også en satsing på nattog som et bedre alternativ til fly på sine strekninger.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 1.4

Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet.

De økonomiske rammene i NTP ligger til grunn for rammene i handlingsprogrammet. I Samferdselsdepartementets retningslinjer for etatenes arbeid med handlingsprogram forutsettes en lineær opptrapping av bevilgningene gjennom perioden med vedtatt budsjett 2018 som utgangspunkt. Jernbanedirektoratet får bevilgninger over årlige statsbudsjett.

Hensynet til rasjonell anleggsdrift, både for igangsatte og nye prosjekter, er hensyntatt i handlingsprogrammet.

Øvrige innspill tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

1.5 Prioriteringer i planperioden

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

2 Kunden i sentrum

2.1 Brukervennlige løsninger for reiseplanlegging og billettkjøp

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet har i mange år vært opptatt av bedre billettsystemer og en bedre samordning av kundekategorier i kollektivtrafikken på tvers av fylkeskommunene. Det er derfor positivt at man i handlingsprogrammet har fokus på å få på plass helhetlige og kundevennlige billett- og takstsystem innenfor kollektivtrafikken. Helhetlige billetteringsløsninger og bruk av moderne informasjonsteknologi er kundevennlig og kan bidra til sterkere vekst i kollektivtrafikken på Østlandet. Østlandssamarbeidet vil understreke viktigheten av at fylkeskommunene involveres aktivt i arbeidet med reiseplanlegging, takster og billetter.

Flytoget

Flytoget mener det er positivt for kundene at det etableres en felles og konkurransenøytral plattform for billettkjøp og for reiseplanlegging med mulighet for gjennomgående billettering som overordnet føring. Kostnadene forbundet med en slik løsning må være på et fornuftig nivå. Videre er det viktig at det åpnes for muligheten for egne løsninger innenfor enkelte områder eller tjenester. Her, som i alle andre endringer i jernbanereformen, må kundeperspektivet legges til grunn. Det må ikke etableres systemer som oppleves som vanskelige for kundene å ta i bruk enn hva tilfellet har vært tidligere. Det må bygges på de modeller som har fungert, og så kan Enturs løsninger være et supplement til dette.

Kommentarer til alle innspill på kapittel 2.1

Entur har ansvar for at informasjonen om ruter, sanntid-, pris- og produktdata for all kollektivtrafikk samles i en sentral database og tilbyr alle aktører å bruke disse dataene i sine kundeløsninger.

2.2 Ny teknologi gir bedre informasjon

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

2.3 Samarbeid om ruter, takst og billetter

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune ber om at arbeidet med felles billett- og takstsystem videreføres, for å sikre en enda bedre integrering mellom buss og tog i Østfold, og mot Akershus og Oslo.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget er positivt til at det legges vekt på å gjøre det enklere å reise med kollektivtransport, også på tvers av fylkesgrenser, blant annet gjennom en nasjonal reiseplanlegger. Fylkestinget vil understreke viktigheten av tett samarbeid med fylkeskommunene i arbeidet med reiseplanlegging, takster og billetter.

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet bidra til at det blir etablert takstavtaler i bo- og arbeidsmarkedsregionen så raskt som mulig for å oppnå sømløse reiser.

Buskerudbysamarbeidet

Viken fylkeskommune etableres fra 2020. Buskerudbysamarbeidet forutsetter at det planlegges for sømløs billett for kollektivtransport i hele Viken fylkeskommune.

Oslo kommune

I forbindelse med regionreformen er det viktig at man ser på muligheten til å utvide

billettsamarbeidet. Oslo kommune mener at det må tas sikre på å utarbeide en felles pris- og sonestruktur som er tilpasset et større geografisk område, og som kan inkludere tog i billettstrukturen for Oslo og Viken fylkeskommune, med felles mobile billetteringsløsninger og forretningsregler for tog og lokal kollektivtrafikk.

Fredrikstad kommune

Fredrikstad kommune er positive til at det pågår en dialog mellom Jernbanedirektoratet og Østfold fylkeskommune om billett- og takstsamarbeid. Kommunen peker på at dette er viktig for å få flere til å reise kollektivt, og at det bidrar til å integrere toget i kollektivnettverket i Østfold.

Trondheim kommune

Trondheim kommune viser til at integrert takstsonesamarbeid mellom kollektivoperatørene oppfattes som positivt av de reisende, og vil bidra til at flere velger å reise kollektivt. Forenkling av reisemulighetene med samme billett på tvers av kollektive reisemidler på prioriteres.

Malvik kommune

Malvik kommune støtter handlingsprogrammets tydelige ambisjon om mer integrert takstsonearbeid mellom kollektivoperatørene. Dette vil oppfattes positivt av de reisende og vil kunne bidra til at flere velger å reise kollektivt. Forenkling av reisemuligheter, med samme billett på tvers av kollektive framkomstmidler må prioriteres.

Bodø kommune

Bodø kommune påpeker at billettsamarbeid for felles billetter på tog og buss i Salten skal gjelde fra årsskiftet 2018–2019. Samarbeidet vil omfatte regiontrafikken Bodø–Fauske–Rognan og Saltenpendelen. Bodø kommune mener dette er bra og i henhold til Bodø kommunes mål for framtidige smarte kollektivreiser i regionen.

Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkeskommune

Integrert takstsonesamarbeid mellom kollektivoperatørene oppfattes som positivt av de reisende, og vil bidra til at flere velger å reise kollektivt. Det er imidlertid ikke rimelig at en av partene i dette samarbeidet alene skal bære alle økonomiske byrder for å nå en felles målsetting om større kollektivandel.

Salten Regionråd

Salten Regionråd gir ros til Jernbanedirektoratet og Nordland fylkeskommune for at det etableres et billettsamarbeid for felles billettsystem på tog og buss i Salten fra årsskiftet 2018–2019. Dette er noe Salten Regionråd har gitt innspill på, og oppfordret til tidligere, og billettsamarbeidet vil kunne bidra til at flere velger å reise kollektivt.

Regionrådet for Hallingdal

Regionrådet for Hallingdal er positiv til at det nå blir lagt til rette slik at kunden kan løse billetter for tog med overgang til lokaltransport i en eller begge ender av togreisen, på strekninger utenom storbyområder og i arbeidsmarkedsregioner der tog inngår som transportmiddel over mellomlange eller lengre avstander.

Jernbanealliansen

Jernbanealliansen ser positivt på Jernbanedirektoratets arbeid for å koordinere og samordne lokale billettsystemer med jernbanens billettsystem. Dette er viktig for å gjøre det enklere og mer attraktivt å reise kollektivt.

Kommentar til alle innspill på kapittel 2.3

Jernbanedirektoratet vil fortsette å bidra til gode løsninger for samarbeid om ruter, takst og billetter gjennom samarbeidsavtaler med fylkeskommunene og deres administrasjonsselskap.

2.4 Utvikling av transportsystemet i byene

Ingen kommentarer har kommet til dette kapittelet.

2.5 ERTMS markerer et viktig teknologisk skifte

Bane NOR

Bane NOR er tilfreds med at den siste oppdaterte Nasjonale signalplan er lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet. Det registreres at det er en del endringer i prosjektgjennomføring. Bane NOR vil foreta en vurdering om Signalplanen skal justeres etter at Handlingsprogram er vedtatt. ERTMS prosjektet er avhengig av en stor grad av forutsigbarhet i valgte løsninger.

NHO

NHO bemerker at den teknologiske utviklingen på samferdselssektoren går svært raskt. Digitale plattformer og ny teknologi, som autonome styringssystemer driver fram nye kjøretøykonsepter på veg som ytterligere forbedrer konkurransekraften til vegtransporten. Dette skjer samtidig som punktligheten for jernbanen synker og styres av signalanlegg med 50-tallsteknologi. Utsiktene til at innføringen av nytt signalanlegg basert på ERTMS skal skje raskt, er heller små. Bane NOR antyder at vi må 15–20 år fram i tid før dette er innført.

Kommentar: Innspillene tas til orientering.

2.6 Forbedret persontogtilbud

Aust-Agder fylkeskommune og Audnedal kommune

De mener arbeidet med å sikre mobildekning 4G, langs Sørlandsbanen må framskyndes og forsterkes.

Telemark fylkeskommune

For å legge til rette for passasjervekst og bedre kundeopplevelse må det bli bedre mobil- og nettdækning på hele Sørlandsbanen.

Spekter

Spekter mener at bedret mobil- og internettdekning, som gjør det enklere å arbeide om bord, bør være et særlig satsingsområde.

Rana Regionråd

Det er i beste fall liten eller ingen tilgang til Wi-Fi langs Nordlandsbanen. Dette er en ulempe for de som velger å reise med tog, og Salten Regionråd ber om at det etableres stabil tilgang til Wi-Fi langs hele Nordlandsbanen, i første omgang på Saltendependelen, slik at de som pendler har tilgang til trådløst internett på hele denne strekningen.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 2.6

Jernbanedirektoratet jobber aktivt med å tilrettelegge for bedre internettdekning på tog.

2.7 Konkurransetsetting av persontogtjenester

Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune mener det er feil å konkurransetsette driften av jernbanen, og at det vil kunne føre til mer byråkrati, pulverisering av ansvar og dårligere samfunnsøkonomisk effektivitet. I tillegg vil det bli et press på lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte.

Flytoget

Flytogets grunnleggende oppfatning er at konkurranse som sådan vil være en svært viktig faktor for

nødvendig forbedringsarbeid og kundefokus hos leverandøren av en transporttjeneste. I denne sammenheng er det viktig å ikke se på konkurranse bare som rene anbudsprosesser, men også vurdere strekninger og operasjoner hvor det allerede er sterkt konkurranse mellom ulike transportalternativer. Det må tas stilling til hvorvidt det er hensiktsmessig innen det enkelte område å etablere en konkurranse «om sporet» eller «på sporet». Hensikten med konkurranse er å strekke seg lenger for å imøtekomme kundenes forventninger, og derigjennom etablere en effektiv drift som tar utgangspunkt i kundenes behov. Av denne grunn mener Flytoget at det er viktig å vurdere direkte tildeling der regelverket åpner for dette, og hvor det i dag er etablert en konkurranse som bidrar til at togtjenesten levers med god effektivitet og høy kundetilfredshet.

Spekter

Det er viktig å komme i gang med evaluering av jernbanereformen, konkurransen og relasjonen til øvrig kollektivtrafikk. Dette kan gjøres i den innlagte pausen mellom trafikkpakke 3 og 4, og bør inkludere erfaringene med konkurranseutsettingen av offentlig kjøpt trafikk så langt.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 2.7

For å få mest mulig ut av statlig ressursinnsats og for å innføre større dynamikk, nytenking og kundeorientering i persontogmarkedet, innføres det konkurranse om å drive persontransport på oppdrag fra staten. Dette er fastsatt av regjeringen i Meld. St. 27 (2014–2015) «På rett spor».

Det er lagt opp til kontinuerlig evaluering og erfaringsoverføring. Fase 1 består av trafikkpakkene 1, 2 og 3, som skal evalueres før fase 2 og resterende trafikkpakker implementeres.

2.8 Mer markedsorientert godstransport

Hedmark og Oppland fylkeskommuner

Fylkestingene Hedmark og Oppland er kritiske til at det innføres prising på bruken av infrastrukturen, da dette vil redusere konkurranseevnen til de kombinerte godstransportene på bane i forhold til vegtransporten. De mener at det primært bør sees på en reversering av denne bestemmelsen, sekundært innføres tilskuddsordninger for godsselskapene.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget har merket seg at innføring av lovpålagte infrastrukturavgifter vil redusere jernbanens konkurransekraft, og mener det er nødvendig at det jobbes med rammevilkårene for godstransporten på kort sikt, slik Jernbanedirektoratet har foreslått.

Vestfold fylkeskommune

For å legge til rette for overføring av gods fra vei til båt og bane må det innføres incentivordninger for å redusere risiko ved en slik overgang.

Trondheim kommune

Trondheim kommune vil uttrykke bekymring for den fragmenteringen av ansvar de nå ser i jernbanesektoren med et utall ulike selskap. Trondheim kommune advarer mot en innføring av en infrastrukturavgift for bruk av skinnegangen uten at det sikres at denne ikke vil svekke jernbanens konkurransekraft.

Oslo kommune

Når infrastrukturavgift innføres, vil dette svekke konkurranseevnen til jernbanetransport av gods, til fordel for veitransport. Fra et miljøperspektiv er dette ikke en ønsket utvikling. Oslo kommune mener derfor at det bør ses på tiltak som kan motvirke en slik utvikling.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Osloregionen understreker at handlingsprogrammet må gjenspeile behovet for vektlegging av godstransport på jernbane, med henvisning til at man per nå er langt fra måloppnåelse på overføring

av gods fra vei til bane og fra vei til sjø. Det internasjonale perspektivet knyttet til godshåndteringen kan med fordel løftes i handlingsprogrammet.

Det vises til vedtak i Stortingets behandling av NTP, med henvisning til innstillingens punkt 14.2.3. om at det skal gjennomføres en KVVU/åtgärdsvalsstudie for grensekryssende gods i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter. Osloregionen kan ikke se at dette er tatt opp i handlingsprogrammet. Osloregionen forutsetter at oppfølging av Stortingets vedtak på dette punkt er med i endelig versjon av handlingsprogrammet.

Osloregionen viser videre til at det ifølge vedtatt NTP 2018–2029 skal gjennomføres en skandinavisk godsutredning. Osloregionen kan ikke se at dette er nevnt i Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram. Osloregionen forutsetter at gods på bane vil være en sentral del av en slik utredning og dette utredningsarbeidet bør derfor inngå i jernbanesektorens handlingsprogram.

Utfordringene knyttet til gods på Østlandet er så viktige at Osloregionen på eget initiativ har igangsatt et eget gods- og logistikkprosjekt, der Jernbanedirektoratet og andre statlige transportetater og interessenter er invitert til å delta i en referansegruppe. Osloregionen håper på positivt svar på deltagelse her.

Østlandssamarbeidet

Å overføre gods fra veg til jernbane og sjø er en målsetting i planperioden. For å lykkes med dette er det avgjørende at jernbanens konkurranseevne styrkes. Det er derfor nødvendig at det fortsatt jobbes med rammevilkårene for godstransporten. Innføring av lovpålagte infrastrukturavgifter er uheldig og vil redusere jernbanens konkurransekraft.

Skognæringa på Østlandet har et stort verdiskapingspotensial. Dette krever imidlertid at den samlede transportinfrastrukturen i næringa forbedres. En helhetlig vurdering av transportkorridorene og terminalstrukturen i skognæringa bør derfor gjøres i forbindelse med ny NTP 2022–2032.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ber om at rammevilkårene for godstransporten utformes slik at operatørene kan utforme et transporttilbud som imøtekommer politiske klima- og miljømål.

Bodø kommune

I kapittel 2 i handlingsprogrammet blir det i punkt 2.8.1 listet opp Godsstrategiens hovedelementer. Bodø kommune savner det at frakt av fersk fisk nevnes spesifikk. Fersk fisk utgjør en stor andel av transportvolumet ut av Nord-Norge, og prognosene viser sterk vekst.

CargoNet

CargoNet er positive til satsningen på og ambisjonene for godstransport i planperioden, men mener det er for svak sammenheng mellom satsningene og effektene, og at tiltakene som gir størst effekt kommer for sent.

CargoNet etterspør at det først prioriteres tiltak som bidrar til reduksjon i terminalkostnader, at det tydeliggjøres når målet og lenger og tynger tog kan realiseres i Sør-Norge, og at det igangsettes særskilte ordninger for å bedre konkurransekraften til jernbane mot veg på kort sikt.

Det bes om at punktlighets- og effektivitetsforbedringer må få effekt i første del av planperioden, før det satses på økt kapasitet, slik som automatiserte løsninger på terminaler.

CargoNet foreslår som et strakstiltak at Bane NOR påtar seg kostnadene for terminalfasiliteter, slik de gjør på stasjonene for persontogene.

CargoNet etterspør en klarere beskrivelse av når lengre kryssingsspor på en banestrekning gir en effekt, og i form av hvor mange og hvor lange tog dette innebærer. Av strekninger som bør prioriteres peker CargoNet på Dovrebanen og Sørlandsbanen, grunnet krevende konkurransesituasjon mot

vegtransporten. Bedre strømtilførsel trekkes også fram som viktig for å muliggjøre lengre tog. CargoNet ber også om at det sees på muligheten for å bestille offentlige godsruiter, slik at det blir mulig å prioritere ruteleier for raskere, lengre og tyngre godstog enn det som er mulig i dagens marked.

CargoNet ber om at kompensasjonsordningen utvides til å dekke planlagte arbeider, der persontogoperatørene i dag får dekket en større andel av kostnadene knyttet til planlagte avvikssituasjoner, hvilket godsoperatørene ikke får.

Til slutt peker CargoNet på at vekten i godstransporten ikke vil komme med mindre det også settes inn tiltak som gir jernbanen økt konkurransekraft mot vegsiden.

Vegforum Trøndelag og Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Støtter at rammevilkårene for godstransport må gjennomgås, et arbeid som bør igangsettes og ferdigstilles raskt. Vegforum Trøndelag mener at Infrastrukturavgifter som øker kostnad for bruk av bane virker mot hensikten.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen mener at infrastrukturavgifter som øker kostnad for bruk av bane virker mot hensikten.

Besteforeldrenes klimaaksjon

I handlingsprogrammet satses det på flere kryssingsspor, ikke minst for å øke kapasiteten for godstrafikken. Banene vil fortsatt mange steder gå på ustabil undergrunn og langs rasutsatte fjellsider og elvebredder. De banemessige forbedringer som er nevnt i handlingsprogrammet, er å anse som marginale forbedringer og vil ikke kunne gjøre norsk jernbane konkurransedyktig for både person- og godstrafikk.

Spekter

Markedssituasjonen for gods på bane er kritisk, noe som ikke reflekteres i handlingsprogrammets godskapittel. Spekter savner der en noe mer oppdatert markedsanalyse. Skal man klare å opprettholde dagens godsvolum, haster det med å innføre miljøstøtteordningen som nå er under utredning. Spekter henviser her til innspillet til arbeidsgruppa, som de leverte sammen med NHO Logistikk og Transport.

På infrastrukturensiden er tiltak som raskt utløser økt konkurransekraft for gods på bane svært viktig. Spekter mener at effektmålene som handlingsprogrammet formulerer for godspakken er for uklare, og behøver og konkretiseres. Handlingsprogrammet bør være tydelig på at det er viktig å få dette raskt på plass, i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og godsnæringen. Effektmålene må for øvrig analyseres opp mot gods på vei, slik at man ikke ser isolert på bane og regner på dette, men også ser på konkurranseevnen til bane på hver strekning.

NHO

NHO viser til høringsuttalelse fra NHO Logistikk og Transport, som uttrykker at situasjonen for gods på jernbanen er kritisk. Riksrevisjonens «Undersøkelse av overføring av godstransport til sjø og bane» fra 2018 bekrefter en slik situasjon. Skal vi lykkes med å få mer av godset over veg til bane, må konkurransekraften for jernbanen forbedres. Det fordrer at man setter i verk mulige strakstiltak som lengre tog på flere strekninger og at terminalkostnader reduseres. Kapasitet og effektivitet må forbedres uten at dette medfører økte kostnader for brukerne.

NHO Logistikk og transport (NHO LT)

Situasjonen for gods på jernbane er kritisk. NHO LT mener derfor det absolutt viktigste nå er strakstiltak, som støtteordninger, åpning for å kjøre lengre tog på flere strekninger og reduserte terminalkostnader. Kapasiteten og effektiviteten må opp uten at kostnadene øker. Bransjen tåler ikke økte kostnader. Veksten vil ikke komme av seg selv. Det må gjøres noe med den relative konkurransekraften for bane vs. veg. Det vil ta mange år før en ser gevinsten av investeringene i NTP

2018–2023 og handlingsprogrammet, og næringen er redd tiltakene kommer for sent. Det viktigste nå er ikke å bygge for vekst, men å sikre det volumet som i dag går på bane.

NHO LT viser her til innspill sendt sammen med Spekter til arbeidsgruppen som skal se på en mulig tilskuddsordning til godstransporten på bane. For å sikre at godstogoperatørene overlever fram til vi ser effekten av de gode planene og investeringene som ligger i dette handlingsprogrammet, er en tilskuddsordning nødt til å komme raskt på plass. Situasjonen er så kritisk for gods på bane, at vi mener man bør vurdere å flytte midler fra investeringsprosjekter med lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet for å få dette til.

Noen generelle innspill om terminaler. Disse innspillene går ikke på investeringer, men er tiltak som ikke nødvendigvis koster så mye og som bør kunne iverksettes raskt, vil kunne gi økt effektivitet, kapasitet og bidra til reduserte terminalkostnader. Effektive terminaler er helt avgjørende og terminalkostnadene utgjør en stor andel av framføringskostnaden på tog.

- For å sikre at godstogselskapene og terminaloperatørene har den plassen de trenger til godshåndtering, bør man unngå materiell på terminalene som ikke er knyttet til deres behov, for eksempel "gult" materiell som beslaglegger spor og lagring av materiell som skulle kunne benyttes til depot.
- Man bør se på en mer effektiv innretning på skiftetjenestene, dette gjelder spesielt på Alnabru.
- Skader på underlaget i lastegater må utbedres; hull i asfalten, setningsskader o.l.
- Det bør utvikles automatiseringsløsninger som kan redusere terminalkostnadene, ev. forskuttere effekten av dem.
- Flere gjennomkjøringsspor på terminalene vil bidra til effektivitet og fleksibilitet.

NHO LT mener man bør se på prioriteringsreglene for person- og godstog slik at godstog ikke blir hemmet. I avvikstilfeller risikerer man at spesielt lange tog får store forsinkelser dersom persontog alltid skal prioriteres først. NHO LT mener da ikke først og fremst i rushtidstrafikken inn og ut av de store byene. NHO LT har tidligere spilt inn forslag om at man i det minste bør kunne prioritere ett langt godstog på kveldstid, på strekningene ut av Oslo. Det vil kunne øke kapasiteten på et tidspunkt der etterspørselen etter godstransport er stor og persontrafikken mindre. I tillegg til prioriteringsreglene, er tilgang til kryssingsspor essensielt. NHO LT er avhengige av å kunne kjøre lengre tog for å øke kapasiteten og få ned enhetskostnaden. Dette vil sikre bedre økonomi. Det ligger inne flere kryssingsspor i handlingsprogrammet, og det er bra.

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli og Lyntogforum Møre og Romsdal

Lyntogforum peker på at skal målene om overføring av godstrafikk fra vei til bane kunne nås, må godstrafikk med tog bli langt mer konkurransedyktig. Dobbeltsporete høyhastigbaner i flerbrukskonsept for gods- og persontrafikk vil gi en helt ny kapasitet, regularitet, hastighet og kvalitet og vil kunne øke godstrafikken på bane til det mangedoble.

Jernbanealliansen

Jernbanealliansen mener det er viktig at den vedtatte godspakken som et minimum innfris. Tiltakene må koordineres tett i effektpakker, slik at de raskt gir nytte. Arbeidet med detaljplanlegging må gis prioritet, slik at gjennomføring blir mulig.

De økonomiske rammebetingelsene for godstransport på vei, sjø, luft og bane må innrettes slik at målet om transportoverføring innfris. Det er særlig viktig at det innføres en forutsigbar miljøkompensasjonsordning som styrker jernbanens konkurransekraft, slik at markedsandelene kan opprettholdes, og sammen med forbedringer av infrastrukturen bidrar til overføring av gods fra vei til bane.

Når det kommer til utredningsarbeid av satsinger i etterfølgende NTP-er, utover prosjektene som er omtalt i handlingsprogrammet, ber Jernbanealliansen om at det gjennomføres en konseptvalgutredning for strekningene mellom Oslo og Stockholm/Göteborg for å avklare både

kortsiktige og langsiktige tiltak. Forbindelsene fra Narvik og Østlandet til Sverige er viktige og fortjener økende fokus. De store mengdene gods mellom Oslo og Narvik via Sverige, og på E6 over Svinesund, viser potensialet for mer grensekryssende gods på jernbane. Når godset går på jernbane inn og ut av landet, er det også større muligheter for at import- og eksportgodset vil gå på bane gjennom Norge ellers. Det ligger også store muligheter til å flytte persontransporter fra vei og luft til bane mellom de større byene i Skandinavia.

Romedal, Stange og Vang Almenning

Romedal, Stange og Vang Almenning mener at tømmerterminaler må fordeles geografisk jevnt, med 10–12 mils avstand, og at disse må ligge i knutepunkter av øvrig infrastruktur for å transporteffektivt fange størst mulig volum. Videre spiller de inn at terminaler må ha omliggende areal for å kunne vokse i takt med tiden og utviklingen av framtidens grønne industri. Videre bes det om at tunge investeringer i jernbanen gjøres på oppdatert tallgrunnlag, og rettes inn der nytte/kostnad samlet sett er størst.

Romedal, Stange og Vang Almenning peker på at det er sterk konkurranse mellom aktører i markedet, og at Jernbanedirektoratet må være på vakt mot å gjøre investeringer som hindrer konkurranse, siden dette hemmer ambisjonene om økt anvendelse av skogressursene.

For Jernbane (FJ)

Det er nå, for første gang, en målsetting i NTP om å overføre gods fra vei til bane: 30 prosent av gods på vei over 300 km skal overføres til jernbane og skip. For Jernbane foreslår at denne målsettingen skjerpes til at jernbanegodsets markedsandel skal fordobles til 6 prosent i løpet av NTP-perioden.

Posten Norge AS

Posten støtter målene om å flytte mer gods fra vei til bane, men ser over tid at dette blir stadig mer krevende å forsvare i et bedriftsøkonomisk perspektiv. Veitransportens konkurransekraft er så stor at det er riktig å si at godstransporten i Norge beveger seg fra bane til vei. På denne bakgrunn er Posten positive til arbeidet med å forbedre infrastrukturen for jernbane i Norge. En forutsetning for at disse tiltakene skal bli vellykkede er en tydelig prioritering av prosjekter med positivt samfunnsøkonomisk nettonytte. Posten benytter hovedsakelig kombinerte transport, man må derfor gjøre hele transportstrengen effektiv og forutsigbar for å gi jernbanen konkurransekraft, eksempelvis gjennom å prioritere godstransport framfor persontog på natt, skape effektive veisystemer fra de store avsenderne til veiterminalene, effektiv adkomst til jernbaneterminalene. Fordi det vil ta langt tid før infrastrukturtiltakene gir virkning vil Posten understreke at det raskt må etableres miljøstøtteordninger for å realisere godsomslag fra vei til bane, i det minste fram til tiltakene i handlingsprogrammet begynner å få effekt.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 2.8

Det er kommet inn flere innspill blant annet om transport av fisk, internasjonale godsstrømmer, plassering og bruk av terminaler, gjennomføring av markedsanalyser og effektmål. Det er foreslått bygging av kryssingsspor på flere banestrekninger for å bedre godskapasiteten på bane. Innspillene vil Jernbanedirektoratet vurdere i sitt videre arbeid med gods og godsstrategi.

I handlingsprogrammet er siste setning i avsnittet om infrastrukturavgifter i delkapittel 2.8. endret til:

«Samferdselsdepartementet har opprettet en arbeidsgruppe som jobber videre med problemstillingen.»

I delkapittel 4.1.2 utdypes dette ytterligere med følgende ny tekst:

«Jernbanedirektoratet har anbefalt at det skal igangsettes en studie som ser på eksterne kostander ved ulike transportformer samt utredninger vedrørende muligheten for å etablere tilskuddsordninger på linje med bl.a. Kystverkets ordning for å støtte overføring av gods fra

veg til sjø eller den danske støtteordningen for overføring av gods fra veg til bane. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til å opprette og lede en arbeidsgruppe, inkludert deltakere Jernbanedirektoratet, med mandat til å utforme alternative midlertidige støtteordninger samt gi anbefalinger som skal kunne godkjennes av ESA. Arbeidsgruppen skal legge fram sine anbefalinger innen utgangen av oktober 2018. Ordningene er ment å vare fram til tiltakene fra godspakken i NTP og Handlingsprogrammet begynner å gi virkning.

Jernbanedirektoratet anbefaler også at den midlertidige kompensjonsordningen som eksisterer i dag forenkles ved at Bane NOR pålegges å automatisk utbetale det beregnede beløpet godsselskapene har til gode.»

3 Målrettet drift og utvikling av sektoren

3.1 God punktlighet gjennom drift og vedlikehold

Akershus fylkeskommune

For at toget skal være et attraktivt alternativ til bilen, er en god driftsstabilitet svært viktig. Fylkestinget er derfor positive til at vedlikeholdsetterslepet i perioden som helhet er anslått redusert med 1/3, men det er bekymringsfullt at etterslepet er anslått å øke i første del av planperioden.

Entreprenørforeningen – Bygg og Anlegg (EBA)

Hvis InterCity utsettes mener EBA at midler i så fall må overføres til økt fornyelse. Det vil gi bedre oppetid og være positivt for brukerne på jernbanen. Vekst i persontrafikk krever økt oppetid som igjen krever økt vedlikehold og fornyelse. Handlingsprogrammet legger opp til gradvis opptrapping av drift og vedlikehold. Stabile og økende bevilgninger til drift og vedlikehold øker forutsigbarheten for entreprenørene og gir mer jernbane for pengene.

NTP legger opp til et høyere nivå på drift og vedlikehold i siste planperiode enn i første planperiode. I en situasjon hvor vi har et vedlikeholdsetterslep av betydelig størrelse er det behov for å øke bevilgning alt i første planperiode. Vedlikeholdsetterslepet bør lukkes jo før jo bedre.

Bane NOR

I høringsutkastet er blant annet oppgradering av Østfoldbanens Østre linje, KL til AT for Bergensbanen samt økt strømtilførsel for Tistedalsbakken lagt til fornyelse, mens Bane NOR har angitt at dette er tiltak som bør inngå i Godspakken over investeringsmidler. Det er enighet om tiltakene. Bane NOR mener imidlertid at prosjekter som gjennomføres på jernbanenettet hvor det er behov for økt kapasitet, entydig faller inn under investeringer. Fornyelse benyttes til å erstatte deler og komponenter som er forbi sin naturlige levetid og prioriteres i forhold til vedlikeholdsetterslepet. Kapasitetsøkende tiltak går over investeringer. En omprioritering av planlagte midler til fornyelsestiltak vil kunne føre til at vedlikeholdsetterslepet øker.

Jernbanealliansen

Jernbanealliansen ser gjerne at en større del av de totale midlene går til vedlikehold og fornying. Gitt de rammene som er trukket opp gjennom NTP er det viktig at det skapes forutsigbarhet i midlene, noe som er nødvendig for å få rasjonell utføring av arbeidet. Det er derfor bra at Bane NOR nå har mulighet til å inngå mer langsiktige kontrakter. Dersom Stortinget skulle finne at det er rom for ekstra midler til jernbanesektoren, mener Jernbanealliansen at fornyelse, altså å redusere vedlikeholdsetterslepet, må prioriteres. Det er viktig for at både person- og godstrafikken raskere skal kunne få færre forsinkelser og innstillinger enn den har nå.

Jernbanealliansen finner det interessant å få synliggjort de samfunnsøkonomiske kostnadene av ulike scenarier for vedlikeholdsinnsetning.

For Jernbane (FJ)

Vedlikeholdsetterslepet bør reduseres ned til null kroner så fort det er praktisk mulig. I 2017 registrerte Bane NOR 136 841 hendelser som forårsaket forsinkelser eller innstillinger. En viktig bakenforliggende årsak til disse problemene er det gigantiske vedlikeholdsetterslepet som var på 18 milliarder kroner ved begynnelsen av 2018. Det er oppsiktsvekkende og uakseptabelt at Jernbanedirektoratet planlegger å øke vedlikeholdsetterslepet fram til 2023, jf. side 55 i høringsversjonen.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 3.1

Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. De økonomiske rammene i NTP ligger til grunn for rammene i handlingsprogrammet. I Samferdselsdepartementets retningslinjer for etatenes arbeid med handlingsprogram forutsettes en lineær opptrapping av

bevilgningene gjennom perioden med vedtatt budsjett 2018 som utgangspunkt. Dette gir et lavere samlet nivå enn likevektsnivået, og et lavere nivå enn det NTP har lagt til grunn i gjennomsnitt i første seksårsperiode. I perioden fram til og med 2023 vil derfor etterslepet øke, gitt en lineær opptrapping fra budsjett for 2018.

3.2 En sikker og miljøvennlig reise

Salten Regionråd

Salten Regionråd ber om at arbeidet med utbygging av reingjerder langs Nordlandsbanen intensiveres.

Kommentar: Tas til orientering.

3.3 Utvikling av den digitale jernbanen gjennom tekniske tiltak

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

3.4 Gode og tilrettelagte stasjoner og knutepunkt

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget er tilfreds med at det settes av midler for opprusting av Kolbotn stasjon når Follotunnelen står ferdig, og stasjonene på Jessheim og Ås. Innerstrekningene mellom Oslo og Lillestrøm, Ski og Asker er Norges mest trafikkerte toglinjer og planlegges med 10–15 minutters frekvens. For å ta ut gevinsten av denne omfattende satsingen, er det avgjørende å følge opp med tiltak på stasjonene. Det etterlyses en tydeligere plan for opprustning av stoppestedene for å øke kundegrunnet til toget. Et eksempel er Høn stasjon, som med dagens utforming er lite tilgjengelig fra de store boligområdene som er vedtatt bygget vest for stasjonen.

I regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er jernbanen definert som ryggraden i det regionale kollektivsystemet. Fylkestinget er derfor positiv til at det i planperioden legges opp til et bedret togtilbud på mange av linjene inn mot Oslo, og pendlerparkering må inngå i vurderingen.

Innfartsparkering er en viktig del av kollektivtilbudet. Det er viktig at dette området behandles i framtidige handlingsprogram. Samordning av politikken for innfartsparkering mellom de berørte aktører, herunder Bane NOR, må bli vesentlig bedre.

Oslo kommune

Oslo kommune støtter handlingsprogrammets satsing på gode og tilrettelagte stasjoner og knutepunkt. Kommunen savner en tydeliggjøring av at stasjonene også er viktige i lokal bysammenheng, og at de må utvikles med kvaliteter som gir god integrasjon i bymiljøet med åpenhet og tilgjengelighet både funksjonelt og med arkitektonisk kvalitet for gående og syklende. Det må komme fram av programmet at sikker og sømløs sykkelparkering er en del av reisekjeden og være del av satsingen på stasjoner og knutepunkt. Det bør også framgå at det skal etableres en standard for innelåst sykkelparkering eller sykkelhotell ved større stasjoner.

Oslo kommune legger stor vekt på stasjonsnær fortetting og transformasjon. For jernbanens mindre stasjoner gjelder dette særlig Rosenholm, Holmlia, Hauketo, Bryn og Grorud stasjon. Byutvikling rundt stasjonene er avhengig av godt samarbeid mellom Oslo kommune og jernbanesektoren om planlegging og gjennomføring for å skape gode sammenhenger mellom stasjonene og områdene rundt. Vi ber om at jernbanen setter av kapasitet og midler til sin stasjonsplanlegging med arealavklaringer så tidlig som mulig i planperioden. Oslo kommune mener det ikke bør avsettes areal til innfartsparkering på stasjonene i Oslo, men til sykkelparkering.

Oslo S er landets største og viktigste kollektivknutepunkt og en portal til Oslo nasjonalt og internasjonalt. I årene framover skal antall reisende øke betraktelig, særlig som følge av InterCity-utbyggingen. Byen utvikler seg raskt rundt alle sider av Oslo S. For å sikre at Oslo S utvikles til et attraktivt og godt fungerende kollektivknutepunkt i bystrukturen, og med sikker og effektiv håndtering av økende antall reisende, mener Oslo kommune det er svært viktig at jernbanesektoren setter av ressurser til å utvikle Oslo S, inkludert ny bussterminal. Den økonomiske planrammen til dette bør derfor økes. Tilgjengeligheten til Oslo S med sykkel, både innelåst og utendørs, herunder sykkelparkering, må styrkes og utvides betraktelig.

For Grorud stasjon beskriver programmet behov for et nytt ventespor for å øke kapasitet inn til Alnabru godsterminal fra nord og muliggjøre flere persontog på Hovedbanen slik ny rutemodell legger opp til. Oslo kommune mener at nytt ventespor må etableres med minst mulig inngrep og innenfor dagens areal avsatt til jernbane.

Kommuneplan for Oslo, KVV Oslo-Navet og merknad fra stortingsflertallet i behandlingen av NTP 2018–2029, peker alle på behovet for en ny jernbanestasjon på Breivoll. Oslo kommune foreslår at realisering av Breivoll stasjon kan være gjenstand for forhandlinger om byvekstavtale. Tiltaket vil kreve tett samarbeid mellom forvaltningsnivåene for å sikre god kopling mellom jernbanetiltaket og arealbruken rundt, som støtter opp under knutepunktbasert utvikling.

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)

SNR ser positivt på at det i handlingsprogrammet er foreslått at sikring av bedre tilgjengelighet, kapasitet og økt sikkerhet ved Lillestrøm stasjon prioriteres i løpet av en seksårsperiode. I tillegg til utbedring inne på Lillestrøm stasjon er det et stort behov for å gjøre tiltak som bedrer mobilitet og bykvalitet i hele stasjonsområdet. Som en hovedaktør i området er det avgjørende at Bane NOR satser på å medvirke og å bidra til god byutvikling gjennom helhetlig planlegging og ressursbruk. Slik ønsker SNR at Bane NOR, lokale og regionale myndigheter samarbeider om byutviklingstiltak som eksempelvis et bilfritt torg på nordsiden av stasjonen.

Telemark fylkeskommune

Midler til Bø stasjon som regionalt kollektivknutepunkt er en forutsetning for videreutvikling i tråd med mulighetsstudien for Bø stasjon.

For å utvikle Nordagutu som knutepunkt med korrespondanse til Sørlandsbanen må parkeringskapasitet inkludert ladepunkt økes.

Aust-Agder fylkeskommune og Audnedal kommune

Aust-Agder fylkesting har i sak 66/2017 satt av 100 000 kroner som bidrag i en felles prosess for å øke antall parkeringsplasser for et velfungerende anlegg for innfartsparkering på Gjerstad stasjon og til å markedsføre togstasjonen og tilbudet. Fylkestinget og Audnedal kommune ber Jernbanedirektoratet/Bane NOR om å ta initiativ til et felles prosjekt.

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet sikre at nødvendige utbedringer ved Brakerøya stasjon til nytt sykehus står ferdig i 2024/2025 slik at Brakerøya blir en attraktiv stasjon for kollektivreiser til sykehuset.

Bedre kapasitet, bedre og tryggere adkomst ved å bygge undergang/overgang, samt fjerning av planovergang ved Gol og Geilo stasjoner, er viktige tiltak. Det er positivt at disse kommer i første planperiode. Ved Gol stasjon er det viktig at oppgraderingen også omfatter arealene som benyttes til adkomst og oppstilling ved Gol stasjon.

Buskerudbysamarbeidet

Ombygging av Mjøndalen stasjon anses som et svært viktig tiltak også for å realisere to tog i timen, og det må raskt følges opp av en tilsvarende modernisering av Hokksund stasjon.

Stavanger kommune

Kommunen peker på at Bane NOR bør utarbeide en detaljert parkerings- og innfartsstrategi for hele Jærbanen i samarbeid med berørte kommuner og Rogaland fylkeskommune.

Jernbanedirektoratet bes vurdere en gjenåpning av Forus stasjon.

Sandnes kommune

Bane NOR utarbeider i samarbeid med Rogaland fylkeskommune og de berørte kommunene en detaljert parkerings- og innfartsstrategi for hele Jærbanen.

Sandnes bystyre ber om at det innarbeides park and ride med parkering for bil og sykkel, med lademuligheter, ved togstopp på Ganddal og Skeiane.

Stjørdal kommune

Stjørdal kommune mener også at Stjørdal stasjon burde vært prioritert for utvikling i utsendte forslag til handlingsprogram og viser til reguleringsplanarbeid for Stjørdal stasjonsområde startet i juni 2011. Det ble laget planforslag og sendt på høring. Sentralt den gangen var manglende avklaringer av sporbehov til jernbanen og planforslaget ble møtt med innsigelser. Planarbeidet ble ikke fullført.

Forhandlinger om byvekstavtale for redusert personbiltrafikk er i gang og kommunen ser en klar sammenheng mellom det og stasjonsutvikling.

Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen i Trøndelag vil framheve at stasjonsutvikling i regi av Bane NOR med selskapets investeringsmidler (og salgsmidler/midler fra eiendomsdrift) er et nøkkeltiltak som må prioriteres.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

På Otta stasjon har Bane NOR utarbeidet reguleringsplan, men tiltaket er prioritert med midler senere enn det Sel kommune, Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen har prioritert tiltaket. Jernbaneforumet ber om en avklarende gjennomføringsplan for tiltaket, for en gjennomføring i 2020–2022.

Bane NOR

Jernbanedirektoratet legger til grunn bruk av Bane NORs egne midler til stasjonsprosjekter. Bane NOR mener at det ligger innenfor foretakets ansvarsområde å vurdere hvilke prosjekter som skal prioriteres og hvor mye av egne midler som skal settes av til ulike tiltak. Bane NOR er et selvstendig rettssubjekt med egne styrende organer som fatter egne avgjørelser innenfor foretakets formål. Bane NOR vil holde Jernbanedirektoratet orientert om bruk av egne midler og vil etterstrebe at bruken i størst mulig grad er omforent mellom Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Når det gjelder finansiering og framdrift for nødvendige tiltak for personkapasiteten på Oslo S, må dette prioriteres for å løse de store utfordringene stasjonen har for å møte den veksten som vil komme som følge av jernbanesatsingen på Østlandet.

Statens vegvesen Region øst

I Hedmark og Oppland er det seks sykkelbyer med mål om økt sykling lokalt. Attraktiv sykkelparkering er et viktig virkemiddel for at flere velger sykkel som transportmiddel lokalt og i kombinasjon med kollektivtransport.

Det er behov for at Bane NOR prioriterer sykkelhotell på stasjonene Gjøvik, Moelv, Brumunddal, Stange og Kongsvinger. Det er videre behov for bedre kvalitet og kapasitet ved øvrige stasjoner i tettstedene langs Kongsvingerbanen, Rørosbanen, Dovrebanen og Gjøvikbanen.

Statens vegvesen har i samarbeid med blant annet Bane NOR Eiendom planlagt oppgradering av Kongsvinger stasjon. Det er hensiktsmessig og ønskelig med økonomisk bidrag fra Bane NOR. På Kongsvinger stasjon arbeides det også med ny gang- og sykkelbru. Det er avsatt areal på stasjonen for landing av ny bru. I mulighetsstudie for ny bru er det skissert løsninger for adkomst til evt. ny

plattform for tog. Behovet for et nytt spor og tilhørende ny plattform bør vurderes nærmere av Jernbanedirektoratet som grunnlag for evt. samordnet gjennomføring med ny gang og sykkelbru.

Otta skysstasjon har behov for oppgradering. Bane NOR har fremmet og fått godkjent en reguleringsplan som skal gi rom for å utvikle stasjonen videre. Et svært viktig element i planen for Otta stasjon er planfri kryssing av spor. I høringsutkastet er Otta stasjon nevnt som en av flere aktuelle stasjoner der kommersielle inntekter fra eiendomsvirksomheten skal brukes til stasjons- og knutepunktutvikling. SVV har forstått det slik at Bane NOR ser for seg aktuelt gjennomføringstidspunkt 2025–2027. Med bakgrunn i veilederen for helhetlig knutepunktutvikling, at Jernbanedirektoratet har planer om oppgraderinger på Otta stasjon med trinnfri atkomst til sporene, at bussterminalen må oppgraderes, at stasjonen ligger svært strategisk til i Otta by og at det er et samarbeidsprosjekt om Otta som regionsenter, ønsker organisasjonen rundt regionsenterprosjektet at det settes i gang et felles samarbeidsprosjekt om helhetlig knutepunktutvikling på Otta skysstasjon. Samtidig finansiering vil være en absolutt fordel for et godt prosjekt. Med bakgrunn i dette og behovet for sikker kryssing av spor, bes det om at Jernbanedirektoratet arbeider for en tidligere oppstart fra Bane NORs side slik at prosjektene på Otta skysstasjon kan samkjøres.

Vestfold fylkeskommune

Handlingsprogrammet må vise en tydelig satsing på knutepunktutvikling. Det må avsettes tilstrekkelig med planleggingsmidler tidlig i perioden for å få en snarest mulig planavklaring, da dette er avgjørende for vekst og utvikling i byer og tettsteder.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 3.4

Oslo S, Lillestrøm og Grorud stasjoner er prioritert innenfor programområdet Stasjoner og knutepunkt i planperioden. Oslo S er ikke fullfinansiert, men Jernbanedirektoratet foreslår at Bane NOR bruker kommersielle midler på kunde- og tilgjengelighetstiltak.

Utbedringstiltak på Mjøndalen og Skeiane stasjoner er foreslått fra Jernbanedirektoratet inn i byvekstavgiftene.

For å øke transportkapasiteten til stasjonen er ny Kolbotn stasjon prioritert i planperioden.

For å gi mulighet for flere godstog på Bergensbanen er fjerning av planovergangene på Gol og Geilo stasjoner foreslått som godstiltak.

Jernbanedirektoratet har foreslått at Bane NOR bruker kommersielle midler i sitt videre arbeid med Otta stasjon.

Det er i handlingsprogrammet foreslått at Bane NORs kommersielle midler benyttes til mindre tilgjengelighetstiltak og andre tiltak det er sentralt å få gjennomført på stasjoner i NTP-perioden.

I tillegg er det foreslått å sette av midler til planlegging av knutepunktprosjekter samt mindre tiltak av type parkering for sykkel og bil.

3.5 Utvikling i flåten av togmateriell

Flytoget

Flytoget mener at intensjonen med å opprette et selskap som forvalter togmateriell på vegne av staten er et skritt i riktig retning for å oppnå tilfredsstillende konkurransenøytralitet. Det må imidlertid ikke være til hinder for at andre modeller hvor togselskapene eier sitt eget materiell også må kunne vurderes innenfor strekninger/områder hvor det gir bedre løsninger. Norske tog er en konstruksjon som må følges tett opp i forhold til hvordan dette fungerer når Trafikkpakkene er

kommet i drift. Det må legges opp til grundig evaluering av dette før iverksettelse av Fase 2 i konkurranseutsettingen.

Kommentar: Flytogets innspill tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

3.6 Jernbanens historie bevares

Museumsbanenettverket og Vestagdermuseet

Museumsbanenettverket er svært fornøyd med kap.3.6 som viser at Jernbanedirektoratet tar sitt sektoransvar for kulturminner kulturhistorie på alvor. De støtter at det skal tilrettelegges for formidling på flere arenaer og legger vekt på at aktive museumsjernbaner er viktig. De påpeker at det påpeker at mangelen på ressurser til restaurering og vedlikehold av rullende materiell er mest kritisk og etterlyser en tilskuddsordning.

De foreslår følgende endring i siste setning i nest siste avsnitt for å tydeliggjøre at det trengs mer enn infrastruktur for å holde en museumsjernbane i drift:

«God forvaltning og vern gjennom bruk krever forutsigbare støtteordninger både for infrastruktur, rullende materiell og trafikkavvikling, god kompetanse på jernbane og kulturminneforvaltning, samt et profesjonelt forhold mellom museumsbanene og tilskuddsyter.»

Stiftelsen Norsk jernbanearv (NJA)

Sett fra NJAs side er det behov for å vesentlig styrke innsatsen for ivaretagelse av det rullende materiellet i årene som kommer, for å unngå at store historiske verdier går tapt eller forringes vesentlig. NJA vil i den forbindelse poengtere at museumsjernbanene ikke lar seg formidle på noen god måte uten operativt togmateriell. NJA ønsker Jernbanedirektoratets støtte i å arbeide for at også flyttbare kulturminner som rullende materiell på jernbane kan gis vernestatus.

Videre ønsker NJA at det etableres en støtteordning for istandsettelse og vedlikehold av rullende jernbanemateriell.

NJA vil sterkt oppfordre Jernbanedirektoratet til å engasjere seg i å få bygget magasiner der det historiske jernbanemateriellet kan lagres, vernet for vær og vind. Et slikt magasin bør minst være stort nok til å kunne lagre det historiske jernbanemateriellet som er bevart pr. i dag, men det må også ta høyde for framtidige behov.

En forutsetning for å få bevart eksemplere på dagens jernbanemateriell når det en dag skal utrangeres, er at eierne av dette materiellet er villig til å avgi enheter til bevaring. Erfaringer fra bussbransjen tilsier at det i framtiden ikke er sikkert at slik avgivelse vil være gratis, og vi har også i Norge sett eksemplere på at museumsmateriell har måttet frikjøpes fra eierselskapene. NJA oppfordrer Jernbanedirektoratet til å dukke inn i denne problemstillingen, og finne en egnet ordning slik at man ikke risikerer at historisk viktig materiell går tapt for ettertiden.

NJA understreker at det per i dag ikke finnes noen verkstedfasiliteter tilpasset museumsmateriell på det nasjonale jernbanenettet. NJA oppfordrer derfor Jernbanedirektoratet til å arbeide for en etablering av et nasjonalt verksted for museumsmateriell på jernbane.

Norsk Jernbaneklubb, Gamle Vossebanen (GVB)

Finansiering av historisk jernbanemateriell har falt utenfor verneplanarbeidet. GVB ser positivt på at Jernbanedirektoratet har fått denne oppgaven, og håper det blir rask framdrift som sikrer finansiering parallelt med tidkrevende utredningsarbeid.

Samlingene av historisk museumsmateriell er i noen grad tematiske for å kunne formidle spesielle tidsepoker mer komplett. Til oppbevaring av musealt historisk materiell, museale gjenstander,

driftsforråd og museale reservedeler er det behov for funksjonelle driftsbygninger i tillegg til de museale bygningene behov for sikker oppbevaring må prioriteres sammen med verkstedsmuligheter. Det må sikres lokale verkstedsmuligheter som kan videreføre kompetanse som henger sammen med driftskompetanse.

Arbeidet med drift og vedlikehold av historisk togmateriell har hittil skjedd med stor grad av frivillig arbeidsinnsats på museumsbanene, et fåtall omfattende restaureringsprosjekter er helt eller delvis utført av profesjonell, lønnet arbeidskraft. Status er at det er et stort udekket etterslep på vedlikeholdssiden og et stort antall historisk uvurderlige materiellenheter med behov for omfattende restaureringsarbeider. Mye materiell er også hensatt utendørs – det brytes ned av et stadig våtere og villere klima. De fem museumsjernbanene har alle knapphet på operativt museumstogmateriell. Dette gir risiko for at publikum må avvises under trafikktopper – det er ikke nok transportkapasitet. Det gir også økt sårbarhet når enheter må tas ut av drift for vedlikehold – operativt reservemateriell finnes ikke.

Omsatt betyr dette et tilsvarende udekket behov for finansiering av sikring, vedlikehold og restaurering av historisk museumstogmateriell ved museumsjernbanene - og ute på det nasjonale jernbanenettet. Basert på utarbeidete konservative 10-års analyser, er det nasjonale behovet forsiktig samlet beregnet for alle museumsjernbanene og ute på det nasjonale jernbanenettet til et behov på minst 2,5 millioner i årlig tilskudd ved hver museumsbane. Både i NTP og statsbudsjettet kan en se intensjoner av god vilje til å løse disse utfordringene.

I tråd med jernbanereformen har Jernbanedirektoratet også overtatt ansvaret for Norsk Jernbanemuseum på Hamar. Regjeringen legger til grunn at det er viktig å ivareta jernbanens kulturminner, særlig det historiske materialet, og vil komme tilbake til dette i de årlige budsjettene.

Dersom Jernbanedirektoratet ikke ønsker å ha prosjektlederansvaret selv, er det et alternativ å legge det til Bane NOR. Bane NOR forvalter allerede en økonomisk støtteordning for museumsjernbanene på Landsverneplanen. Etter vårt syn forvalter Bane NOR denne ordningen på en meget god måte. Ved å legge prosjektlederoppgaven til Bane NOR kan man således trekke på eksisterende kompetanse – og unngår å etablere to parallelle byråkratier som i det alt vesentlige skal motta søknader fra og fordele midler til de samme mottakerne. Dette vil sikre at midler ikke går til byråkrattstillinger, men kommer formålet til gode.

Norsk Jernbanemuseum kunne ha vært en alternativ forvalter av en tilskuddsordning for vedlikehold og restaurering av museumstogmateriell. Når GVB fraråder en slik løsning, er bakgrunnen at Jernbanemuseet selv er en av landets to største eiere av museumstogmateriell. For å unngå beskyldninger og mistanke om at museet forfordeler seg selv, bør tilskuddsordningen ligge utenfor museet. Til støtte for vårt forslag bemerkes at Bane NOR ikke selv eier museumstogmateriell og følgelig kan agere nøytralt overfor de ulike aktørene.

Det bør derfor meget snart komme på plass en sentralt plassert prosjektleder – hos Jernbanedirektoratet eller Bane NOR - som kan fungere som det koordinerende nav i det videre arbeidet - slik at museumsbanene får en ansvarlig samtalepartner på området. Vi oppfordrer også Jernbanedirektoratet å være tydelig på at denne prosjektlederen skal ha dette som hovedoppgave og at det tilføres tilstrekkelige straksmidler – helst allerede i inneværende år.

GVB ønsker et nært og tillitsfullt samarbeid med Jernbanedirektoratet i det videre arbeidet og står til disposisjon for samtaler og møter.

Norsk transport AS

Organisasjonen mener at Norsk jernbanemuseum bør etablere et apparat som dekker større geografiske deler av landet og bli behandlet lik øvrige nasjonale etatsmuseer med de nasjonale oppgaver som naturlig hører hjemme: eget forskningsarbeid, overføring av Bane NORs kulturminneavdeling, ansvaret for nasjonal verneplan i jernbanens infrastruktur og jernbanes

bygninger, ansvaret for museumsjernbanene. Videre mener Norsk transport AS at Norsk jernbanemuseum bør etablere avdeling på Notodden for dokumentasjon av historisk banemateriell, at det etableres sentralverksted med kompetanse for restaurering av historisk materiell underlagt Norsk jernbanemuseum. Det historisk rullende materiell bør blant annet vurderes fredet og det bør lages plan for egnet oppbevaring av det samlede historiske materiellet. Bane NOR bør ha ansvaret for de øvrige fredede banestrekningene som ikke er museumsjernbaner.

Krøderbanens venner og Aurskogbanen

Gir begge sin fulle støtte til høringsuttalelsene fra Norsk Jernbaneklubb–Museet Gamle Vossebanen og Stiftelsen Norsk Jernbanearv.

Telemark Fylkeskommune

Tinnosbanen bør opprustes til en standard som muliggjør kommersiell drift. Dette vil også oppfylle forpliktelsene mot verdensarven.

Notodden kommune, Notodden Utvikling og Rjukan næringsutvikling

Har alle som mål å utvikle helhetlige opplevelsespakker i verdensarven, blant annet med start i Grenlandsområdet. Da må Tinnosbanen ha en likeverdig standard som resten av Bane NOR sitt jernbanenett (eks. Flåmsbana). Telemark sin verdensarv trenger en fullverdig jernbane som vil gi et tilbud til turister og kommersielle aktører hele året.

Notodden kommune ber om at opprustning av Tinnosbanen gis prioritet innen handlingsprogramperioden. Staten ved regjeringen har også et ansvar for å sette Tinnosbanen i stand, noe som er en forutsetning for oppnådd verdensarvstatus.

Stiftelsen Urskog–Hølandsbanen. Tertitten

Museumsbanen Tertitten mottar ikke øremerkede tilskudd til vedlikehold eller restaurering av rullende materiell. For å sikre materiellet varig vern er det et mål at materiellet blir fredet. I tillegg er det viktig å sikre støtteordninger som gjør det mulig å drifte mest mulig av materiellet i framtiden. Stiftelsen Urskog–Hølandsbanen er opptatt av at det etableres en tilskuddordning, tilsvarende som for infrastruktur, der det gis øremerkede midler både til drift/vedlikehold og restaurering av rullende materiell.

Kommentar til innspill på delkapittel 3.6

Teksten i kapittel 3.6 i handlingsprogrammet er justert på grunnlag av innspillene. Blant annet er forslaget til tekstendring fra Museumsbanenettverket og Vestagdermuseum tatt inn i sin helhet.

Det er stort etterslep på vedlikehold av rullende materiell og infrastruktur, noe som forverres av mangelen på egnet oppbevaringsplass og verkstedsfasiliteter. Bane NOR kartlegger i dag behovet for hensetting og kostnader knyttet til dette, både for Norsk jernbanemuseum og Norsk jernbanearv. I perioden vil også landsverneplaner for jernbanens kulturminner fullføres fra både Bane NOR og Norsk jernbanemuseums side. Disse vil danne grunnlag for dialog med vernemyndigheter med tanke på mulige fredningsvedtak, samt for mer helhetlige og faglig funderte støtteordninger. Størrelsen og strukturen på statens tilskudd til kulturminner innen jernbanen vil bli revidert på basis av landsverneplanene.

3.7 Relevant kunnskap sikres gjennom forskning og utvikling

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

3.8 Utredningsarbeid for framtidig utvikling

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli og Lyntogforum Møre og Romsdal

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli peker på at i NTP 2018–2029 ber regjering og Stortinget om et «strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge» der alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett. Lyntogforum framhever at for å unngå feilinvesteringer må alle strekningsvise utredninger gjøres nå. Lyntogforum er forbauset over at forslaget til handlingsprogram ser ut til å overse viktige politiske retningslinjer om høyhastighetsbaner fra regjering og Storting, herunder behovet for rask framdrift. Forumet ber om at Jernbanedirektoratet i det videre arbeidet med handlingsprogrammet innarbeider de viktige vedtakene om høyhastighetsbaner og sikrer snarlig oppfølging av vedtaket.

Det minnes om at det fra Norsk Banes utredninger (i perioden 2008–2012 gjennom engasjement av Deutsche Bahn International GmbH), allerede foreligger verdifullt og detaljert materiale til stor nytte for å oppfylle Stortingets vedtak på den korte tiden Stortinget har forutsatt.

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning fra 2012 kom til at billettinntektene fra togdrift på høyhastighetsbaner vil dekke alle drifts- og vedlikeholdskostnadene av tog og bane. Deutsche Bahn Internationals utredning, med tilrettelegging av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept, viste derimot i et så stort trafikkgrunnlag at billett- og fraktinntektene også vil kunne betale ned investeringene i løpet av 30 år. I tillegg til de store samfunns effektene av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept, går Lyntogforum ut ifra at dette også vil være av økonomisk interesse å følge opp videre.

Lyntogforum ber om at Jernbanedirektoratet innarbeider Stortingsvedtaket i NTP om høyhastighetsbaner i jernbanesektorens handlingsprogram og sikrer en snarlig oppfølging av vedtaket.

Kommentar: Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

3.9 Satsing på kompetanse

Spekter

Spekter er tilfreds med handlingsprogrammets dreining av fokus i retning av vektlegging av Jernbanedirektoratets ansvar og innsats for å sikre at sektoren får tilstrekkelig stor tilgang på personer med riktig kompetanse. Spekter mener at det bør uttrykkes tydelig at dette henger sammen med innsatsen til investeringer, drift, vedlikehold og fornyelse.

Handlingsprogrammet burde vist at man vil etablere en tydeligere strategi for datainnhenting og analyse/kunnskapsoppbygging – eksempelvis for systematisk datainnsamling, markedsundersøkelser, prototyping/kundetesting av nye tilbud etc.

Jernbanealliansen

Jernbanedirektoratet har fått et viktig ansvar for tilgang på kompetanse i jernbanesektoren. Jernbanealliansen er opptatt av at det holdes høyt trykk på dette området framover, inkludert at det settes av de økonomiske og personellmessige ressurser som er nødvendig for å sikre jernbanesektoren tilgang på tilstrekkelig kapasitet og kompetanse når det gjelder fagpersoner. God forutsigbarhet for utbyggere og leverandører er også viktig for at aktører vil bygge seg opp i jernbanesektoren med nødvendig kapasitet og kompetanse.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 3.9

Innspillene tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

4 Forbedringer i togtilbudet

4.1 Et bedre kundetilbud krever mer togmateriell og ny infrastruktur

Oslo kommune

Oslo mener kommune mener at hensetting- og verkstedkapasitet for tog må bygges der den ikke går på bekostning av sentrale områder for byutvikling i Oslo. Dette gjelder blant annet for Filipstad, der forslag til områderegeringsplan forutsetter at dette fjernes for å kunne videreutvikle byen i dette området.

Oslo kommune mener det bør stilles krav om utslippsfri utbygging av jernbanen i Norge. Oslo kommune mener jernbanen må legge opp til å benytte utslippsfritt drivstoff så langt det lar seg gjøre. I Osloområdet, der banen er elektrisk, bør jernbanesektoren legge opp til at aktiviteter i tilknytning til virksomheten også er utslippsfrie og leveres med utslippsfrie kjøretøy. Dette gjelder for eksempel i tilfeller der det kjøres buss for tog og ved leveranser av varer og tjenester til jernbanesektoren.

Buskerud fylkeskommune

Fylkeskommunen slutter seg til de tre hovedmål som handlingsprogrammet bygger på. Infrastrukturen på jernbane bør videreutvikles for å ivareta ønske om bedre tilbud både for person- og godstransport. Den samlede infrastrukturen på Østlandet må være så robust at det ikke oppstår motsetninger mellom å gi et godt togtilbud for persontransport og gods i de befolkningsrike områdene på Østlandet.

Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune mener at handlingsprogrammet må vise en tydelig satsing på utvikling av knutepunkt, og at endringer i stoppmønsteret på banestrekningene i Telemark ikke må skje uten samtykke fra Telemark fylkeskommune.

Jernbanealliansen

Jernbanealliansen ser positivt på arbeidet som gjøres med å få på plass byvekstavtaler for de større byene, der arealpolitikken kobles til infrastrukturutbygging, men savner tilsvarende forpliktende mekanismer/avtaler som kobler statlige jernbaneutbygging og lokal arealpolitikk i de øvrige byene og tettstedene der jernbanen skal bygges ut. Tilsvarende mekanismer/avtaler her vil bidra til økt samfunns- og miljønytte av jernbaneinvesteringene.

For Jernbane (FJ)

Nattogene skal fortsatt være en del av togtilbudet etter regjeringas anbudsplaner. For Jernbane foreslår anskaffelse av nye sovevogner til erstatning for dagens vogner som er utslitte samt en utvidelse av parken. Nattoget har flere fortrinn framfor fly. Økt utbytte fra Avinor kan betale for investeringene i en ny og utvidet sovevognpark. Det vil samsvare godt med prinsippet om at forurenser betaler. FJ mener det er mange som savner nattogtilbud mellom Oslo og Stockholm/København. Med en ny og utvidet vognpark er det færre hindringer for at norsk jernbane kan kjøre et slikt tilbud.

Kommentar til alle innspill på delkapittel 4.1

Jernbanedirektoratets utredning om fjerntogtilbud skal munne ut i anbefaling om tilbudskonsept og konsekvenser for utvikling av kjøretøyflåten. Vurdering av framtidig nattogtilbud samt alternativer for omdisponering av eksisterende togmateriell til endret anvendelse skal gjøres i samarbeid med Norske tog.

Verkstedet på Filipstad er eid av Bane NOR. Bane NOR vil i samråd med Jernbanedirektoratet, Norske tog og brukerne, utvikle en overordnet strategi for verkstedsutvikling. Bane NOR skal finansiere sine kostnader til verksteder gjennom utleieinntekter.

Øvrige innspill tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

4.2 Jernbanen i sør

4.2.1 Marked og utvikling

Vestfold fylkeskommune

Grenlandsbanen er viktig for sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Oppstart av planlegging av Grenlandsbanen må i gang i første del av planperioden, slik at utbyggingen kan komme i gang samtidig med slutføringen av InterCity Vestfoldbanen.

Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune har en forventning til følgende frekvens på Sørlandsbanen:

- Stiv totimersfrekvens over døgnet med timesfrekvens i rush.
- En ny avgang om morgenen som er i Oslo kl. 08.30, slik at det blir timesfrekvens i rush.
- Tilbudet mellom Drangedal/Bø og Oslo må utbedres generelt. Spesielt er en ny avgang like etter klokken 15.00 fra Bø mot Drangedal og Nelaug viktig på grunn av skoleskyss.
- En ny avgang fra Oslo i ukedagene cirka 20.30.
- Utvikle helgetilbudet generelt, men spesielt med en ny avgang fra Oslo lørdag kveld og en ny avgang fra Bø søndag morgen.

Det er viktig for Telemark fylkeskommune at Sørlandsbanen rustes opp til moderne standard med tilstrekkelig kapasitet av hensyn til økning i både person- og godstransport på banen.

Telemark fylkeskommune mener det er positivt at det er satt av 1,5 mrd. kr til Grenlandsbanen i planperioden. Det bes om at planleggingen, med sidespor til Frier Vest, gjennomføres i første del av planperioden slik at utbyggingen kan komme i gang i andre del av planperioden samtidig med slutføring av InterCity. Frier Vests potensiale som næringsområde bes vektlagt. Grenlandsbanen er viktig for sammenkobling av Stavanger–Sørlandet–Grenland–Oslo. Oppstart av planlegging skal i gang før 2023. Grenlandsbanen sin tilknytning til industrien er særs viktig og et eget argument for å framskynde planleggingen.

Det forutsettes at anbefalingen om stoppested på Tangen følges opp i videre planlegging.

Ny tømmerterminal i Telemark må bygges innen 2022/2023.

Aust-Agder fylkeskommune og Audnedal kommune

Aust-Agder fylkeskommune og Audnedal kommune forutsetter helhetlig utbygging av dobbeltspor på hele strekningen til påkobling i Grenland i samsvar med planer om sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En slik ferdigstillelse av InterCity-utbyggingen må forseres og tidfestes i Jernbanedirektoratets handlingsprogram.

Fylkestinget og kommunen ber om at det settes av planmidler i perioden 2018–2023 til å kunne starte arbeidet med kommunedelplan for sammenkoblingen av Grenlandsbanen og Sørlandsbanen.

Vest-Agder fylkeskommune

Vest-Agder fylkeskommune merker seg at Grenlandsbanen er innarbeidet med midler som forutsatt i NTP. Dette må følges opp med planbestilling hos Bane NOR slik at dette gjennomføres som forutsatt i NTP-perioden.

Vest-Agder fylkeskommune mener Jernbanedirektoratet snarest må starte arbeidet med fjerntogstrategi for korridor 3: Oslo–Kristiansand–Stavanger. Videre må godsstrategien i NTP følges opp i handlingsprogrammet. Forlengelse/bygging av et tilstrekkelig antall kryssingsspor må dessuten gjennomføres så tidlig som mulig i planperioden.

Fylkeskommunen er tilfreds med at forbedret kontaktledningsnett Sira–Krossen skal stå ferdig i 2021. Kontaktledningsnettet på strekningen Nordagutu–Nelaug må innarbeides i NTP-perioden da anleggets levetid går ut i 2025.

Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune ber om at Bane NOR avklarer arealbruken langs Jærbanen og ved stasjonsområdene.

Fylkeskommunen påpeker at Jærbanen, Sørlandsbanen og sammenkoblingen av denne med Vestfoldbanen ikke er prioritert i handlingsprogrammet. Hovedprioriteringene som ligger til grunn for handlingsprogrammet, må justeres for å gi rom for en utvikling av Jær- og Sørlandsbanen.

En kobling mellom Sørlandsbanen og Vestlandsbanen er av stor betydning for både Rogaland og de aktuelle regionene som blir forbundet. Gjennomføring av planoppgaven må derfor prioriteres.

Dobbeltspor Sandnes–Nærbø må planavklares så tidlig som mulig i første seksårsperiode, slik at prosjektet kan vurderes inn mot neste NTP-periode. Videre må det utarbeides en KVVU for utviklingen av transporttilbudet fra Nærbø til Egersund så raskt som mulig.

Tiltak om kvartersintervall til Ganddal iverksettes så raskt som mulig.

Rogaland fylkeskommune viser til sak 55/16 vedr. NTP, og ber om at det utarbeides mulighetsstudie for høyhastighetsbane mellom Haugesund og Oslo.

Rogaland fylkeskommune ber om at arbeidet med dobbeltspor fra Sandnes videre sørover Jæren ikke legger hinder i veien for gjenåpning av Ålgårdsbanen på sikt.

Det vises til omtalen av utredning av hurtiggående skinnegående løsning til nytt sykehus på Ullandhaug og flyplassen i Sola. Det er viktig at Jernbanedirektoratet bidrar aktivt i arbeidet med utredningen.

Arbeidet med å etablere en ny jernbanetunnel forbi Drangsdalen i Lund kommune, må gis prioritet slik at en unngår dagens rasfarlige strekning og får en tilfredsstillende kjørehastighet for person- og godstog.

Stavanger kommune

Stavanger kommune peker på at tiltak for lokaltog med kvarters intervall mellom Stavanger og Ganddal må iverksettes så raskt som mulig. Kommunen ber jernbanesektoren prioritere satsingen med doble togsett på Jærbanen mellom Stavanger og Egersund i kommende periode.

Dobbeltspor Sandnes–Nærbø må planavklares så tidlig som mulig i første seksårsperiode, slik at prosjektet kan vurderes inn mot neste NTP-periode. Det må utarbeides en KVVU for utviklingen av transporttilbudet fra Nærbø til Egersund så raskt som mulig.

Stavanger kommune mener hovedprioriteringene som ligger til grunn for handlingsprogrammet, må justeres for å gi rom for en utvikling av Jær- og Sørlandsbanen. En kobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er av stor betydning for både Rogaland og de aktuelle regionene som blir forbundet. Gjennomføring av planoppgaven prioriteres tidligere i perioden.

Det vises til omtalen av utredning av hurtiggående skinnegående løsning til nytt sykehus på Ullandhaug og flyplassen i Sola. Det er viktig at Jernbanedirektoratet bidrar aktivt i arbeidet med utredningen.

Sandnes kommune

Sandnes kommune mener at tiltak om kvartersintervall til Ganddal iverksettes så raskt som mulig.

Sandnes kommune peker på at dobbeltspor Sandnes–Nærbø må planavklares så tidlig som mulig i første seksårsperiode, slik at prosjektet kan vurderes inn mot neste NTP-periode. Sandnes kommune ber om at arbeidet med dobbeltspor fra Sandnes og videre sørover Jæren ikke legger hinder i veien for gjenåpning av Ålgårdsbanen.

Det må opparbeides nytt togstopp på Lura.

Videre må det utarbeides en KVV for utviklingen av transporttilbudet fra Nærbø til Egersund så raskt som mulig.

Jærbanen, Sørlandsbanen og sammenkoblingen av denne med Vestfoldbanen er ikke prioritert i handlingsprogrammet. Sandnes kommune mener hovedprioriteringene som ligger til grunn for handlingsprogrammet, må justeres for å gi rom for en utvikling av Jær- og Sørlandsbanen.

Hå, Time, Klepp og Gjesdal kommune

De fire kommunene peker på betydelige skjevheter i det framlagte programmet, der Sørlandsbanen og Jærbanen er nedprioritert i hele planperioden. Kommunene stiller seg svært kritiske til skjevbehandling, spesielt i lys av regjeringens byvekstavtaler og nullvisjon på utvikling av biltrafikk.

Det tas store løft for å innfri byvekstavtalen, både når det gjelder miljøregnskapet og arealregnskapet (eksempler: parkeringsplassdekning, fortetting, utbygging av bussvei ol.) Å innfri dette forutsetter en framtidsrettet og attraktiv Jærbane med dobbeltspor.

Skjevheter i handlingsprogrammet:

Satsingen som handlingsprogrammet legger fram mangler tiltak som forbedrer tilbudet på Vest- og Sørlandet i vesentlig grad. Jærbanen med planlegging og realisering av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø må prioriteres. Regionale og lokale aktører har i flere år jobbet sammen for å få på plass planer, arealavklaringer og en finansiering på en strekning som vil gi god lønnsomhet. Kommunene ber om at følgende jernbanestrekninger utredes/ planlegges og bygges i følgende planperiode:

- Dobbeltspor Sandnes–Nærbø planlegges og bygges
- Framtidig gjenåpning av Ålgård banen utredes og planlegges

Samordnet kollektivtilbud og regionbygging

Nord-Jæren og Jæren jobber med utvikling av kollektivløsninger som skal imøtegå krav både når det gjelder miljø, areal og verning av matjord. Jæren er det området i Norge som produserer mest mat. Regionen er avhengige av kollektivløsninger som er attraktive, sammenhengende og som øker muligheten for regionsutvikling uten at det går på bekostning av matjord. Jærbanen er dermed en viktig del av svaret på den politisk bestemte regionale utviklingen, som også er en sentralpolitisk føring.

Tallgrunnlaget for prioriteringene

Kommunene mener at dagens passasjertall sier lite om potensialet for reisende ved en bedre tilrettelegging av reisetid og komfort. Infrastruktur er en av de største driverne i samfunnsutviklingen og det er dermed villet politikk om en vil ha utvikling eller ei på Jæren, i et av Norges viktigste og mest lønnsomme næringsområder.

Ålgårdbanen er ikke nedlagt og kan bidra til økt passasjerantall på Jærbanen.

Politisk vilje

Parisavtalen legger føringer for nasjonal, regional og lokal utvikling. Utslipp skal ned, areal skal spares og samtidig skal verdiskapingen opp. Det må være politisk lederskap for ikke bare følge «de store talls lov», men også se hvor man kan øke verdiskapingen i tråd med annen ønsket utvikling. Dobbeltspor på Jærbanen og åpning av Ålgårdbanen er to prosjekt som vil bidra til ønsket utvikling og samtidig være lønnsomme.

Jernbaneforum Sør

Jernbaneforum Sør sitt mål er en dobbeltsporet jernbane Oslo-Stavanger langs kysten, ferdig i 2044. Et nøkkelprosjekt i denne satsingen er sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen med

Grenlandsbanen, som vil korte ned reisetiden. Jernbaneforum Sør vil at planmidler for Grenlandsbanen flyttes til første periode i NTP. De vil at midler avsettes for å lage en helhetlig plan for hele strekningen fra Stavanger til Oslo.

Østre Agder regionråd

Østre Agder regionråd peker på betydningen av sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gjennom Grenlandsbanen. Dette er et viktig prosjekt for regionen som også blir en forutsetning for en fornyelse av hele Sørlandsbanen.

Regionråd har gjennomført egne analyser for å se på effekten av sammenkoblingen med utgangspunkt i en ny stasjon på Brokelandsheia i Gjerstad. Med en Grenlandsbane kan man reise mellom Brokelandsheia og Porsgrunn eller Larvik på henholdsvis litt over 20 og 35 minutter og noe lengre tid til Larvik, Skien, Torp, Tønsberg og Sandefjord.

En stasjon på Brokelandsheia vil betjene hele Østre Agder og toget vil være et meget konkurransedyktig transportmiddel for dem som er villig til å bruke bil eller buss 30 minutter til Brokelandsheia stasjon. Med ny E18 mellom Tvedestrand og Arendal, og videre vei mot Brokelandsheia under planlegging, inkluderer dette Arendal kommune noe som vil gi et oppland på minst 75 000 innbyggere. Dette vil være et attraktivt reisemiddel for et økende antall arbeidsreisene til Porsgrunn samt et meget attraktivt tilbud for fritids- og tjenestereisene til Oslo. Mulighetsrommet for pendling og reiser i samband med arbeid og fritid til og fra Brokelandsheia øker dersom veksten som kjennetegner de siste årene fortsetter.

Ordførerne i Østre Agder regionråd samt opposisjonsleder i Arendal bystyre forventer at Jernbanedirektoratet følger opp Nasjonal Transportplan og sikrer at sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Grenlandsbanen skjer snarest mulig.

Econ Consulting Group AS

Econ viser til betydelige skjevheter i handlingsprogrammets prioriteringer ved at Sørlandsbanen og Jærbanen i praksis er betydelig nedprioritert. Dette selv om det ved bygging av Grenlandsbanen, kan oppnå vesentlige forbedringer for gods- og persontrafikken i noen av de mest befolkede regionene i Norge utenom Oslo-regionen. Dersom rammene i handlingsprogrammet økes med 13,4 milliarder i første seksårsperiode og 20,6 milliarder i andre seksårsperiode, vil det bety en satsing på Jærbanen/ Sørlandsbanen i størrelsesorden 34 milliarder (lik prioritering av Jærbanen/ Sørvestbanen som Ringeriksbanen/Bergensbanen).

Econ viser til at minimumsprioriteringen i inneværende planperiode bør være:

- prioritere opp Grenlandsbanen slik at denne planlegges og bygges innenfor planperioden. Reisetiden kuttes dermed vesentlig fra Oslo til Kristiansand i 2030, samtidig som InterCity-strekningen Oslo–Skien skal stå ferdig. Dette vil gi maksimal uttelling ikke av investeringer på begge banestrekningene.
- minimum prioritere opp bygging av dobbeltspor på Jærbanen på strekningen Sandnes–Nærbø og dermed optimalisere trafikken på dobbeltsporet Nærbø–Stavanger.
- minimum prioritere opp planlegging og bygging av direkte spor fra Egersund til Moi eller Flekkefjord for å eliminere den rasfarlige Drangsdalen
- prioritere forbedringer i gods- og persontrafikken i og fra Stavanger-regionen slik at man kan få:
 - et mer balansert godstrafikkemønster på jernbane på Sørlandsbanen
 - et vesentlig økt godsvolum på jernbane gjennom å:
 - prioritere Risavika havn/ Trafikkorridor Vest som tilleggsknutepunkt også for godstrafikk på jernbane (framføring av jernbane fram til Risavika
 - eller forlenge Trafikkorridor Vest fra Sømmevågen ved Sola flyplass i egen tungtransportkorridor enten direkte til rundkjøringen ved Ganddal terminal eller som minimum til rundkjøringen mellom Riksvei 44 og Heigreveien.

Vurdert jernbanens rolle i nå nullvekstmålet i byvekstavtalen på Nord-Jæren gjennom å:

- endre reisemodellen på Jærbanen mellom Sandnes og Stavanger
- vurdere bygging av en sidelinje til Jærbanen mellom Sandnes og Stavanger via Forus Vest (næringsklynge) og Ullandhaug (universitet og sykehus) for å ta unna de store passasjervolumene som kan flyttes over til kollektivtransport gjennom et slikt tiltak og som ikke oppnås ved eksisterende tiltak i regionen.

Det er vesentlig at disse tiltakene prioriteres i inneværende 12-års planperiode slik at følgende tiltak kan prioriteres i neste planperiode (2030–2041):

- planlegge og bygge ferdig ny Sørlandsbane fra endepunkt Grenlandsbanen til Kristiansand
- planlegge og bygge ferdig dobbeltspor Nærbø–Egersund
- planlegge og bygge ferdig strekningen Moi–Flekkefjord–Lyngdal–Mandal–Kristiansand

På denne måten vil hele Sørlandsbanen kunne stå ferdig innen ca. 2040 og godstrafikken vil få gode forhold. Econ hevder at skisserte minimumstiltakene gir betydelig samfunnsøkonomiske effekter. Econ stiller videre spørsmål ved kostnadsberegninger foretatt for dobbeltspor Sandnes–Nærbø og mener at 8–10 mrd. er for dyrt i forhold til de kostnadene som er påløpt for strekningen Farriseidet–Porsgrunn.

Bygging av dobbeltspor sørover fra Sandnes til Nærbø og nordover fra Sandnes via Forus Vest og Ullandhaug til Stavanger, så gir muligheter for å oppnå Jernbanedirektoratets målsetting om mulighet for ned mot 10-minuttersavganger på sterkt trafikkerte strekninger. Bygging av Sandnes–Nærbø vil i seg selv øke trafikkgrunnlaget, men den desidert største økningen fås ved å samtidig planlegge og bygge dobbeltspor nordover fra Sandnes via Forus Vest og Ullandhaug til Stavanger.

For Jernbane (FJ)

På grunn av massiv utbygging av motorvei vil Sørlandsbanen trolig bli fullstendig marginalisert i løpet av NTP-perioden 2018–2029. Grenlandsbanen bør derfor prioriteres fram i tid. Den vil øke nytten av investeringene i InterCity Vestfoldbanen. Det må startes en KVV for ny bane som betjener kystbyene Grenland–Egersund. Arbeidet må flettes inn i det som Nye Veier AS nå planlegger.

Grenlandsbanen må vurderes innenfor et større nettverk med Vestlandsbanen til Stavanger, Haugesund og Bergen via Haukeli, korridor 5. Standarden må ligge nær den som Norsk Bane forutsetter i utredningen om Telemarkslinjen. Ytre korridor (både Grenlandsbanen og Telemarkslinjen) innebærer så interessante fordeler at den må med i den videre prosessen.

Gods i sør

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune

For å legge til rette for at flere og lengre godstog kan trafikkere Sørlandsbanen bes det om fortløpende i kryssingsporsutbyggingen på Sørlandsbanen. Dette arbeidet må sees i sammenheng med framtidig utbygging av dobbeltspor på strekningen Sandnes–Nærbø. Her oppfordres det til å velge løsninger som kan nyttiggjøres også etter utbygging av dobbeltspor.

Hå, Time, Klepp og Gjesdal kommuner

Godstransporten har vært et satsingsområde for Jærregionen, med utbygging av godsterminalen i Sandnes/Ganddal utvikling av Risavika Havn (som er en av de utpekte nasjonale havnene) og Stavanger Lufthavn. Mellom disse tre logistikknutepunktene er det planlagt og utviklet veisystemer som i framtiden kopler seg på Rogfast og dermed Haugalandet og videre mot Bergen. Kommunene ber om at det tilrettelegges for videre utvikling av godskapasitet mellom Vestlandet og Sørlandet uten at det må gå via Østlandet.

Econ Consulting Group AS

Dersom Jærbanen skal fungere godt på gods er det en fordel om enten (1) jernbanen forlenges til

Risavika for å samle godstrafikken til/fra sjøtransport på den mest effektive måten samt fungere som et omlastningspunkt for containerfrakt med bil langs E39 eller (2) Trafikkorridor Vest forlenges langs en av sidene på flyplassen og fortsetter videre fram til den kommer inn på Riksvei 44 som gir kort avstand fram til Ganddal Jernbaneterminal og med minimal belastning på lokalmiljøet.

Kommentar til alle innspill i delkapittel 4.2.1

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

I NTP er det avsatt midler til planlegging av Grenlandsbane i siste planperiode. Det er ikke hensiktsmessig å åpne Grenlandsbanen før dobbeltspor på Vestfoldbanen til Porsgrunn er ferdigstilt.

Bane NOR prioriterer tiltak for fornyelse av kontaktledningsnett.

Innspill om avklaring av arealbruk langs Jærbanen tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

Jernbanedirektoratet bidrar gjennom byarbeidet aktivt i arbeidet med utredningen av kollektivløsning til nytt sykehus på Ullandhaug.

Øvrige innspill tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid.

4.2.2 Bysatsing og regional samhandling

Rogaland fylkeskommune

I henhold til gjeldende byvekstavtale for Nord-Jæren bes det om at Stavanger stasjon prioriteres innenfor programområdet Stasjoner og knutepunkt. I tillegg bes det om at tiltakene på Sandnes og Skeiane stasjon oppdateres i henhold til gjeldende avtale.

Stavanger kommune

I henhold til gjeldende byvekstavtale for Nord-Jæren forutsetter Stavanger kommune at Stavanger stasjon prioriteres. I tillegg bes det om at tiltakene på Sandnes og Skeiane stasjon oppdateres i henhold til gjeldende avtale.

Sandnes kommune

Sandnes kommune er av den oppfatning at det i gjeldende byvekstavtale allerede er avklart hva staten og kommunen har forpliktet seg til for Sandnes og Skeiane stasjoner, og mener dette bør komme tydelig fram gjennom omtalen og prioriteringen av de to stasjonene i handlingsprogrammet Stavanger stasjon bør også inn på listen over prioriterte stasjoner, i tråd med gjeldende byvekstavtale.

Kommentar til alle innspill i delkapittel 4.2.2

I henhold til handlingsprogrammet er det foreslått å prioritere tiltak på Sandnes og Skeiane stasjon. Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

4.2.3 Billettsamarbeid langs Sørlandsbanen

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

4.2.4 Konkurransetsetting Trafikpakke 1 Sør

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

4.2.5 Togmateriell

Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune ber jernbanesektoren prioritere satsingen med doble togsett videre i kommende periode. Utvidelse av dette tilbudet på de fleste avganger vil gi de reisende et bedre tilbud. For å utvikle dette videre er Rogaland fylkeskommune kjent med at stasjonene på Varhaug og Hellvik må tilrettelegges for doble togsett, slik at tilbudet kan gjelde hele strekningen Egersund–Stavanger. Så vidt fylkeskommunen er kjent med innebærer også dette at strekningen må få tilført flere togsett.

For å legge bedre til rette for å kombinere sykkel og tog på Jærbanen, ønsker Rogaland fylkeskommune at setekonfigurasjonen i HC-vognen endres til flere klappseter. Dette vil gi bedre plass til sykler, barnevogner og rullestoler.

Stavanger kommune

Bedre tilrettelegging og økt kapasitet for sykkel/barnevogner/rullestoler på tog bør prioriteres på Jærbanen. Stavanger kommune ber jernbanesektoren vurdere den beste fleksible løsningen.

I arbeidet med midtlivs oppgradering av lokaltogsettene på Jærbanen bes det ses på at av/påstigning ved samtlige stasjoner er tilfredsstillende for personer med rullestol. Det er kjent at flere stasjonsstopp har ramper som ikke er gunstige på grunn av misforhold mellom togsett og perrong.

Sandnes kommune

Etablering av egne sykkelvogner, vil være meget viktig, slik at flere effektivt kan kombinere sykkel og tog sømløst mellom hjem og jobb.

Arendalsbanens venner

Arendalsbanens venner mener at motorvognsett med ulik modulstørrelse, for eksempel 3 og 5 vogner med teknologi for rask deling og skjøting, vil øke togets konkurranseevne for Sørlands- og Arendalsbanen.

For Sørlands- og Arendalsbanen er det særlig konkurranse mot ekspressbuss som er en større utfordring enn for de andre fjerntogstrekningene i Norge. Et større fokus på hva markedet etterspør tilsier at valgt togkonsept må tillate variasjon i tilbudt kapasitet. Moduler med enkel skjøting og deling er viktig for å komme på offensiven for trafikk til og fra Arendal.

Kommentar til alle innspill i delkapittel 4.2.5

I forbindelse med konkurranseutsetting vil utforming av togsett bli lagt til togoperatør innenfor rammer som avtales med Norske tog.

Innspillene om midtlivsoppgradering tas med i Jernbanedirektoratets videre arbeid og dialog med Norske tog.

4.3 Jernbanen i Nord og Midt-Norge

Midt-Norge

Fylkesmannen i Trøndelag

Angående ny godsterminal for bane på Torgård, sør i Trondheim som forventes å starte i andre seksårsperiode kan Fylkesmannen i Trøndelag legge til at reguleringsplan for havn og industri i Orkanger snart sluttbehandles slik at arealer til havneutvikling sikres juridisk.

Trøndelag fylkesting/Jernbaneforum Midt-Norge

Jernbaneforum Midt-Norge mener handlingsprogrammet dekker et bredt spekter av overordnede tema på en svært god måte. De ser en klar vilje til å prioritere Trønderbanen i tråd med tidligere

planer og foreslåtte tiltak i NTP 2018–29 men for at regionens talspersoner skal kunne være tydelig overfor sentrale instanser, trenger Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkesting konkrete og målbare formuleringer. Tid-sted-kostnad og metode er begreper Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkesting ønsker at skal prege Handlingsprogrammet.

Trondheim kommune

Trondheim Kommune mener handlingsprogrammet må være tydeligere når det gjelder tidsangivelse, stedsangivelse og finansiering av ny infrastruktur, slik at man unngår ytterligere utsettelse og omkamper.

Malvik kommune

Malvik kommune har forventninger til at styrkingen av jernbanesektoren i Midt-Norge skal knytte regionen sammen på en framtidrettet og miljøvennlig måte i årene framover. Malvik kommune kan ikke se at prioriteringene i NTP eller handlingsprogrammet for Midt-Norges del bærer preg av å innfri ambisjonene om hyppighet og regularitet og styrking av konkurransekraften for jernbane som transportmåte for gods- og persontrafikk. Framdriften for planer om ny infrastruktur til jernbanesektoren i Midt-Norge framstår som uklar og lite konkret, og Malvik kommune etterlyser derfor mer konkrete planer for tidsangivelse og ferdigstilling av de ulike tiltakene. Manglende avklaring av jernbanens arealbehov legger begrensninger på kommunenes muligheter til å legge til rette for ønsket utvikling. Malvik kommune vil derfor understreke behovet for å komme i gang med konkret planleggingsarbeid, slik at det reelle arealbehovet for framtidig jernbaneutbygging i regionen blir avklart, tiltakene konkretisert og grunnlaget for fullfinansiering kommer på plass.

Vegforum Trøndelag/ Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Vegforum Trøndelag ønsker mer konkrete og forpliktende handlingsplaner med tydelige tidsangivelser for de tiltak som det legges opp til i handlingsplanen for Trøndelags del. Tidsangivelse «første og andre seksårsperiode» blir diffust, og gjør det vanskelig for næringslivet å legge planer hvor jernbane tar en større del av transportene både til og fra, og internt i regionen.

Kommentar til alle innspill i delkapittel 4.3, Midt-Norge

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP. Innspillene tas til orientering.

Nord-Norge

Troms fylkeskommune

Fylkestinget i Troms anser Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram 2018–2023 å ikke tilrettelegge tilfredsstillende for framtidens transportsystem i Troms og Nord-Norge.

Arctic Cluster Team (ACT)

ACT er fornøyd med den økte satsingen på jernbane i Norge. ACT forventer også at det satses mye mer på toget i nord, også for å møte industriens transportbehov.

Kommentar til alle innspill i delkapittel 4.3, Nord-Norge

Innspillene tas til orientering.

4.3.1 Marked og utvikling

Midt-Norge

Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen vil framheve at halvtimesfrekvens på Trønderbanen (prioriteres i første seksårsperiode) må prioriteres.

På side 90 sies det at halvtimesintervall med optimalisert stoppmønster og kortere reisetid vil være nødvendig på kort sikt for å oppnå økt pendling fra omegnskommunene og inn mot Trondheim.

Handlingsprogrammet følger ikke opp med å definere hva som er på kort sikt eller hva som kreves av midler og fysiske tiltak.

Fylkesmannen i Trøndelag klarer ikke helt å se en sterk satsing på togtilbudet i Trondheim og Trøndelag definert som forbedringer i form av økt frekvens, som er viktig i persontransport-sammenheng. At Jernbanedirektoratet vil ta initiativ til å etablere et regionalt billettsamarbeid knyttet til Trønderbanens regiontog er positivt, men det er tilbudsforbedringer i form av økt frekvens forventningene i Trøndelag først og fremst går på.

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark mener at handlingsprogrammet må inneholde en plan for elektrifisering av hele Rørosbanen, for å nå målet om å flytte gods over fra veg til bane.

Oppland fylkeskommune

Fylkestinget i Oppland ber om at Jernbanedirektoratet setter i gang et prøveprosjekt på Raumabanen med testing av klimanøytrale drivstoff som alternativ til elektrifisering.

Trøndelag fylkeskommune og Jernbaneforum Midt-Norge og Stjørdal kommune

Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkeskommune støtter prioriteringen av elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen og mener tiltaket må startes opp i 2019 og tiltaket må beskrives med oppstarts vedtak i handlingsprogrammet.

Likeså støtter Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkeskommune den uttalte vilje når det gjelder å utvikle nye kryssingsspor (bl.a. på Ler), plattformtiltak og hensetning for nye tog samt ny Leangen stasjon. Planlegging av konkrete kryssingsspor, plattformtiltak og parseller med dobbeltspor på Trønderbanen må beskrives, slik at handlingsprogrammet kan tidfeste hastighet og kapasitet/frekvens i samsvar med målsettingen om halvtimes- og kvarters intervall, ikke minst som et ledd i å nå nullvekstmålet fra Bymiljøavtalen.

Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkeskommune gir også støtte til prioriteringen av nye Trondheim S. Terminalbygg må og skal bygges, og bør stå ferdig sammen med plattformforlengelser, hensetting ol. I 2021, uavhengig av byvekstavtalen.

Jernbaneforum Midt-Norge og fylkestinget i Trøndelag savner beskrivelse i handlingsprogrammet hvordan eller når det vil være mulig å oppnå halvtimesintervall med optimaliserte stoppmønstre og kortere reisetid mellom Melhus og Steinkjer, og når kvarters avganger mellom Trondheim S og Værnes kan være på plass. Savner også beskrivelse når regionen kan forvente å øke øvrige togtilbud i, og til /fra Trøndelag. En jernbane som muliggjør mer godstransport på jernbane er viktig for Trøndelag.

For å bygge Trøndelagsregionen tettere sammen er det vesentlig med et utvidet togtilbud i nordlige og sørlige deler av Trøndelag. Persontogtilbudet på Dovrebanen bør utvides med en ny togavgang i hver retning Oslo–Trondheim, jf. Trafikkkpakke 2, hvor dette ligger inne som opsjon. Likeså forutsetter vi en konkret vilje til å få på plass en ny avgang både Storlien–Trondheim og et «lunsj-tilbud» på strekningen Røros–Trondheim, en ekstra avgang t/r Røros–Hamar, samt et utvidet togtilbud tilpasset arbeidspendling mellom Namsskogan og Steinkjer. Handlingsprogrammet må beskrive realistisk finansiering og planleggingsløp med god framdrift for:

1. Godsterminal på Torgård.
2. Dobbeltspor og knutepunktutvikling Melhus–Trondheim–Stjørdal, med vekt på planlegging av dobbeltspor i lang tunnel mellom Ranheim og Hommelvik slik at dette kan komme inn ved neste rullering av NTP.
3. Forsert utbygging av ERTMS i hele Trøndelag
4. 2-timers togfrekvens Dovrebanen Trondheim–Oslo, herunder
 - Stasjons-/ knutepunktutvikling på Oppdal og Dombås kryssingsspor

- Økt kapasitet på InterCity-strekningen Oslo–Lillehammer.
- Elektrifisering av Røros- og Solørbanen

Stjørdal kommune slutter seg til Jernbaneforum Midt-Norge og Trøndelag Fylkeskommune sin uttalelse til planen.

Trondheim kommune

Trondheim kommune mener det er viktig å prioritere både større og mindre tiltak som gir økt frekvens på jernbanen. På kort sikt må 30 minutters frekvens tilstrebes og på lang sikt 15 minutters frekvens i tråd med samferdselspolitisk fundament i Trondheimsregionen. Tiltakene må konkretiseres og tidfestes i handlingsprogrammet.

Trondheim kommune mener at Elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen må prioriteres med et klart oppstartsvedtak i 2018. Trondheim kommune ønsker miljøvennlige tog. Videre ønsker de at handlingsprogrammet beskriver realistiske planleggingsløp med god framdrift for Godsterminal Torgård, dobbeltspor Melhus–Stjørdal, forsert ERTMS utbygging i hele Trøndelag, to-timers tog-frekvens Dovrebanen Oslo–Trondheim m.m.

Trondheim kommune mener at persontogtilbudet på Dovrebanen bør utvides med en ny togavgang i hver retning Oslo–Trondheim, jf. Trafikkkpakke 2 hvor dette ligger inne som en opsjon, og at det prioriteres en ny avgang Storlien–Trondheim, «lunsj til lunsj-tilbud» på strekningen Røros–Trondheim og et styrket tilbud Grong–Steinkjer.

Steinkjer kommune

Steinkjer kommune støtter forslag til handlingsprogram sin prioritering av elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Steinkjer kommune vil gjerne forsterke handlingsprogrammet med at det må gjøres investeringsbeslutning for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen i løpet av 2018 og senest gjennom vedtak av Statsbudsjettet for 2019. Steinkjer kommune ønsker også at tiltak ut over elektrifisering for å sikre halvtimesavganger mellom Trondheim og Steinkjer må konkretiseres og tas inn i handlingsprogrammet på et så tidlig tidspunkt som mulig. Dette er nødvendig for å bidra til at trafikkveksten tas på bane framfor på veg.

Grong kommune

Grong kommune er opptatt av et bedre togtilbud på strekningen Grong–Steinkjer med bakgrunn i økt pendling på strekningen samt bedre tilknytning til Trønderbanen sørover til Trondheim. De håper derfor at det framover kan ses på et nytt regiontogtilbud som kan bedre kollektivtilbudet i regionen. Elektrifiseringa av Trønder- og Meråkerbanen som prioritert tiltak støttes fullt ut. Grong kommune mener at dette tiltaket må forsterkes i handlingsprogrammet ved at det klart framgår at investeringsbeslutning for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen må skje i 2018 og senest gjennom vedtak i Statsbudsjettet i 2019.

Tiltak ut over elektrifiseringa, for å sikre halvtimesavganger mellom Trondheim og Steinkjer må konkretiseres og tas inn i handlingsprogrammet på et så tidlig tidspunkt som mulig. Dette for å bidra til at trafikkveksten tas på bane framfor på veg.

Trondheimsregionen

Regionrådet i Trondheimsregionen har store forventninger og registrerer hvor liten andel av midlene som er lagt til Trøndelag. De forventer mer midler til Trøndelag og at elektrifiseringa av Trønder- og Meråkerbanen nå kommer uten videre unødig opphold. Midlene som er avsatt for å oppnå halvtimesfrekvens Melhus–Steinkjer og kvartersfrekvens Trondheim–Stjørdal må fremskyndes fra andre til første del av perioden. Regionrådet mener det må sikres planleggingsmidler for dobbeltspor i langtunnel i planene, slik at dette kan komme inn ved neste rullering av NTP, da dette er viktige prioriteringer for ambisjonen om betydelig passasjervekst.

Regionrådet påpeker også muligheten for totimersfrekvens på Dovrebanen, som vil ha stor betydning for persontrafikken mellom Trøndelag og Østlandet. Regionrådet mener også at nødvendig planleggingskapasitet og investeringsmidler til stasjonsutbedringer og knutepunktoppbygging inn mot buss må komme på plass i første del av NTP perioden.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT)

Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen må startes opp så raskt som mulig. Elektrifisering av Meråkerbanen gir muligheter for nye godsstrømmer og andre transportruter for eksisterende gods.

Elektrifisering alene hjelper litt på økt kapasitet for Trønderbanen, da nye togsett kan gå litt raskere og har plass til flere passasjerer. Men reisetiden må likevel ned for å kunne konkurrere mot bil.

NiT ønsker en tydeliggjøring av tiltak som raskt sikrer 30 min frekvens Steinkjer–Melhus og 15 min frekvens Trondheim–Stjørdal, samt redusert reisetid på strekningen, med en tydelig tidsangivelse i handlingsprogrammet. Nytt terminalbygg på Trondheim S må finansieres og stå ferdig i 2021.

Statens vegvesen Region øst

Det er ønskelig med samfinansiering av nødvendige utbedringer av underganger i tettstedene Tynset og Alvdal. Tiltakene er prioritert i handlingsprogrammet for fylkesveger i 2022/ 23.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ber om at planlegging og uttesting av et klimanøytralt drivstoff på Raumabanen igangsettes.

Regionrådet for Fjellregionen og Alvdal kommune

Regionrådet for Fjellregionen og Alvdal kommune mener at jernbanesektorens handlingsprogram må inneholde en plan for elektrifisering av hele Rørosbanen og Solørbanen for å nå målet om å flytte gods fra vei til bane, og minner om at dette i Jernbaneverkets strategi for driftsform på ikke-elektrifiserte baner ble anbefalt igangsatt umiddelbart.

For Jernbane (FJ)

Regjeringen planlegger ny motorvei Trondheim–Steinkjer. Reisetid med bil skal bli 75 min, mens ny togtid etter elektrifisering blir ca. 113 min, dvs. 50 prosent mer! I og for seg er det positivt med elektrifisering av Trønderbanen, men gitt slike rammevilkår blir det en feilinvestering. Beregnet netto samfunnsnytte er da også kraftig negativ. For hver skattekrone som brukes på dette prosjektet, vil 94 øre gå tapt (side 310 i NTP).

For Jernbane mener det snarest må igangsettes en KVVU for ny jernbane Trondheim–Steinkjer og behovet for ny veg sees i forhold til dette. Ny jernbane kan bygges for reisetid Trondheim–Steinkjer på ca. 30 min. I mellomtiden kan forhåpentligvis bedre ruteplanlegging, variert stoppmønster, diverse mindre tiltak og bedre vedlikehold redusere den reelle reisetiden. Togselskapene har større driftsutgifter ved dieseldrift enn el. De bør få differansen kompensert inntil ny bane er klar.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.1 Midt-Norge

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

Jernbanedirektoratet koordinerer arbeidet i jernbanesektoren innenfor rammene av nasjonale mål, samt føringer og krav fastsatt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. De økonomiske rammene i NTP ligger til grunn for rammene i handlingsprogrammet. I handlingsprogrammet er det første periode avsatt 3308 millioner og andre periode avsatt 703 millioner i handlingsprogrammet til utvikling av Trønder og Meråkerbanen. Jernbanedirektoratet får bevilgninger over årlige statsbudsjett.

Utviklingsalternativer for Trønder- og Meråkerbanen ble sendt fra Jernbanedirektoratet til Samferdselsdepartementet i juni 2018. Det er sett på tiltak som muliggjør elektrifisering av strekningene og kapasitetstiltak som muliggjør to tog i timen på Trønderbanen.

Prioriteringen i NTP er full elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette er ikke tilstrekkelig for to tog i timen. De tre alternativene som er utredet er full elektrifisering og kapasitetstiltak, elektrifisering på strekningen Trondheim–Stjørdal og Meråkerbanen samt kapasitetstiltak, og kun kapasitetstiltak. Det første alternativet er ikke mulig innenfor rammene i NTP. Alternativene med elektrifisering på deler av strekningen og bare kapasitetstiltak muliggjør to tog i timen Melhus–Trondheim–Steinkjer innenfor de økonomiske rammene. Begge alternativene med full elektrifisering og delvis elektrifisering gir reduserte klimagassutslipp og åpner for økt trafikk mellom Trøndelag og Sverige.

For å raskest mulig kunne bedre togtilbudet på jernbanen med to tog i timen så er delelektrifisering og kapasitetstiltak beste tiltak. I NTP er det lagt til grunn full elektrifisering. Jernbanedirektoratet vil derfor avvente avklaring fra Samferdselsdepartementet rundt videre utvikling.

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

I trafikpakke 2, som omtalt i 4.3.4 i Handlingsprogrammet og som Raumabanen er den del av, er det lagt til rette for en testordning for nullutslippsløsninger.

Øvrig innspill tas med i det videre arbeidet.

Nord-Norge

Finnmark fylkeskommune

Finnmark fylkesting viser til omtale av vurdering av jernbaneforbindelse på korridoren Rovaniemi–Kirkenes. Fylkestinget ber om at Jernbanedirektoratet prioriterer en aktiv rolle i den videre utredningen og at Finnmark fylkeskommune og Sør-Varanger kommune blir nærere involvert i arbeidet. Fylkestinget mener en arktisk jernbaneforbindelse er et viktig prosjekt for næringslivet og for norsk/finsk samarbeid, samt som et visjonært geopolitisk prosjekt. Fylkestinget ber om at reindriftsutøvere, utmarksbrukere og andre berørte parter blir representert i arbeidsgruppen.

Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune er tilfreds med at handlingsprogrammet inneholder utbedring av Narvik-terminalen, utbygging av Narvik stasjon og ny Narvik omformer, men krever en mye sterkere prioritering av den kritisk viktige Ofotbanen, med forutsetning om dobbeltspor mellom norgesgrensen–Narvik. Fylkeskommunen er svært bekymret for forsyningssikkerheten nasjonalt nord–sør og avhengigheten av svensk infrastruktur og ber Jernbanedirektoratet og Samferdselsdepartementet opprette en dialog omkring muligheten for norsk finansieringsbidrag.

Troms fylkeskommune ber om å bli nærmere involvert i Jernbanedirektoratets arbeid med kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk analyse for en ny jernbanestrekning mellom Fauske–Tromsø.

Troms fylkeskommune ser positivt på at stadig sterkere miljøkrav blir stilt til transport. De etiske og bærekraftige kravene knyttet til transport av mat, kombinert med den planlagte veksten i eksport av mat fra den nordligste regionen, understreker at Tromsbanen (Tromsø–Narvik med sidearm til Harstad) trolig vil være den eneste måten å sikre akseptable tilknytninger til internasjonale transportkorridorer.

Troms fylkeskommune forventer at KVVU for jernbane i nord tar sterke hensyn til transportanalysene i «Kyst til marked» strategien og andre analyser av godsstrømmer og persontransport i vår region for utredning av mest rasjonell framtidig trasé.

Nordland fylkeskommune

Nordland fylkeskommune mener planen sett fra Nord-Norge er trist lesning. Behovet for dobbeltspor på Ofotbanen nevnes ikke, og på Nordlandsbanen blir det nesten ingen sporforbedringer og ingen utslippsreduksjoner i den kommende 12-årsperioden.

Nordlandsbanen – er i dag den lengste som driftes med dieseldrevne lokomotiv og bør iht. Nordland fylkeskommune over på mer miljøvennlig drivstoff. Fylkestinget i Nordland forlanger som et minimum at det iverksettes konsekvensutredning og planlegging av dobbeltspor på Ofotbanen og overgang til lav- og nullutslippsløsning for Nordlandsbanen, og at dette tas inn i handlingsprogrammet.

Bodø kommune

Innføring av det nye digitale signalsystemet ERTMS i 2022 skal gi fjernstyring på Nordlandsbanen, noe som gir økt sikkerhet og kapasitet for både person- og godstrafikk. Det nye signalsystemet vil også gi bedre utnyttelse av de forlengede kryssingssporene på Røklund og Oteråga. Strekningen Røklund–Bodø har kapasitetsutfordringer, som blant annet forhindrer dagpendling fra Bodø til Fauske innenfor normal arbeidstid. For å bedre kapasiteten på denne strekningen er man avhengig av å få etablert kryssingssporene Støver, Valnesfjord og Setså. Bodø kommune mener det er skuffende at disse tre kryssingsspor ikke er nevnt spesifikt i handlingsprogrammet. Bodø kommune mener at Jernbanedirektoratet bør eksplisitt nevne de tre ovennevnte kryssingssporene som berører Saltenpendelen samt betydningen av ferdigstillelse av disse innen ERTMS settes i drift.

En videre satsing på Saltenpendelen vil være et viktig tiltak for ytterligere å videreutvikle aksene Bodø–Indre-Salten til en felles BAS, dette uten å få økt trafikk på Rv 80. Viktig her vil være å få etablert tidligavganger fra Bodø mot Rognan. Flere helgeavganger er også viktig for å knytte regionen sterkere sammen.

Bodø kommune viser til at Meløy kommune gjennomfører en satsing på produksjon av hydrogen. Bodø og Meløy kommuner samarbeider med flere aktører inne transportnæringen for å etablere infrastruktur i Bodø som kan betjene tog, båt og bil. Et videre samarbeid mellom Meløy og Bodø kommuner og Jernbanedirektoratet, vil kunne bidra til at man får testet ut framtidens jernbaneløsninger gjennom å etablere passasjertog på hydrogen på Saltenpendelen. Bodø kommune mener dette bør innlemmes som et mål i handlingsprogrammet.

Rana kommune

Rana kommune henviser til Bane NORs innspill til handlingsprogram hvor de fikk betydelig gehør for ambisjonen og anbefalingen om å utvide dagens kryssingsspor fra 500 til 1200 meter inkludert sammenkobling mot Helgelandsterminalen. Samtidig vil Bane NOR ha vurdert en forlengelse av kryssingsspor fra stasjonen og videre sørover slik den er tegnet inn i vedtatt reguleringsplan for den nye industriterminalen. Rana kommune registrerer at det er i høringsutkastet lagt inn mindre sportiltak i Mo i Rana uten at disse er konkretisert. Rana kommune mener det er behov for å bli enige om felles ambisjoner og tiltak og forventer at Jernbanedirektoratet konkretiserer en felles ambisjon om å realisere et sammenhengende kryssingsspor mellom de to terminalene i Mo i Rana. Rana kommune påpeker også at det er fornuftig å gjennomføre tiltakene innen ERTMS tas i bruk i 2022.

Rana kommune ber om at Helgelandspendelen etableres i nær framtid. Rana kommune viser til gode erfaringer i Saltenregionen med Saltenpendelen og utredning på oppdrag fra Nordland fylkeskommune ved Rejlens.

Rana kommune mener Nordlandsbanen så raskt som mulig må over på mer miljøvennlig drivstoff. Rana kommune mener det snarest må igangsettes utredning og planlegging av hvordan banen kan gis et klimaløft ved at diesellokomotiv erstattes med null- eller lavutslippsteknologi. Nordlandsbanen bør bli en pilotstrekning for ny miljøteknologi.

Rana kommune mener nye togsett til Nordlandsbanen må settes i bestilling så tidlig som mulig i perioden, da det mangler særlig tog 93 komfort til passasjerene.

Arctic Cluster Team (ACT)

NTP fastslår at dobbeltspor på Ofotbanen skal konsekvensutredes og ACT mener dette må følges opp i handlingsprogrammet.

ACT finner det positivt at handlingsprogrammet har tatt med noen tiltak som knyttes til terminaler og forlengelse av kryssingsspor på Nordlandsbanen. ACT mener tiltakene må iverksettes tidlig i perioden for å kunne håndtere vekst i både gods- og persontrafikk på Nordlandsbanen og innen fullføring av ERTMS i 2022. Dette gjelder spesielt forlengelse av kryssingsspor ved terminalene i Bodø og Mo i Rana (mellom godsterminal og industriterminal) samt spor/veitilknytning ved terminale i Mosjøen som i realiteten er statlige bidrag i spleiselag med store næringslivsinvesteringer i og rundt terminalene. ACT mener at det i perioden fram til neste NTP legges langsiktige planer for flere kryssingsspor og oppgradering av Nordlandsbanen inkludert å erstatte fossil diesel med klimavennlige drivstoff som f.eks. hydrogen, biogass eller el-hybridtog.

Salten Regionråd

Salten Regionråd er tilfreds med at Jernbanedirektoratet foreslår en utbedring av dagens godsterminal på Fauske i første seksårsperiode i handlingsprogrammet.

Salten Regionråd er svært tilfreds med at økt kapasitet på jernbanen, og bedre godshåndtering, har høy prioritet i jernbanesektorens handlingsprogram for 2018–2029. Salten Regionråd er glade for at Jernbaneverket har som mål å innføre det nye digitale signalsystemet ERTMS innen 2022 på Nordlandsbanen. Dette er i tråd med Salten Regionråds prioriteringer, og svært viktig for å kunne øke kapasiteten på Nordlandsbanen.

Regionrådet er videre tilfreds med at arbeidet med å forlenge kryssingsporet på Oteråga er kommet godt i gang, og at kryssingsporet på Røklund står ferdig og er klar til ERTMS innføres i 2022. De mener likevel det er viktig at Jernbanedirektoratet jobber målrettet for å etablere forlengede kryssingsspor på Støver, i Valnesfjord og på Setså, i tillegg til Sukkertoppen innen 2022. Uten å realisere disse kryssingssporene vil ikke ERTMS kunne utnyttes fullt ut, da det er for mange korte kryssingsspor langs Nordlandsbanen som igjen gir begrenset kapasitet for både passasjerer og gods. Med en reetablering av Nord-Norge linjen (containerbåt fra Bodø og videre nordover) er det et behov for å redusere framføringstiden av godset mellom Bodø og Alnabru. Salten Regionråd ber derfor om at dette arbeidet gis høy prioritet i første seksårsperiode, og at de nevnte kryssingssporene forlenges innen 2022 i tråd med at ERTMS innføres.

Salten Regionråd ber Jernbanedirektoratet bidra til en fortsatt god utvikling på Saltenpendelen gjennom økt frekvens med flere avganger, og ved å etablere en tidligere avgang fra Bodø til Rognan på morgenen. På denne måten vil Saltenpendelen bli en god pendlerrute også for jobbreisende som pendler fra Bodø til Fauske og Rognan. Når ERTMS er innført i 2022, bør man også ha som mål å forlenge enkelte avganger til Røklund.

Salten Regionråd ber Jernbanedirektoratet jobbe for at Saltenpendelen kan bli en nasjonal teststrekning for hydrogentog i Norge.

For Jernbane (FJ)

Troms og Finnmark

FJ ønsker at de kommende utredningene om utbygging av jernbanen Fauske–Narvik–Tromsø og Kirkenes–Rovaniemi i Finland inkluderer hvilke nettverkseffekter disse banene kan medføre, ikke bare på nordkalotten, men også lenger østover, jf. at ruter med gjennomgående godstog fra Kina til både London og flere byer på kontinentet allerede er blitt etablert. Alle relevante inntektskilder må med og reelle traseer må vurderes.

Ofoten og samarbeid med Sverige

LKAB har uttrykt ønske om dobbeltspor på Ofotbanen, og FJ støtter at dette utredes. Men full effekt av dobbeltspor på norsk side er avhengig av utbygging til dobbeltspor på svensk side fram til Kiruna. Tilsvarende er bygging av en Europabane–Ski–Sarpsborg–Svinesund avhengig av at Sverige bygger nytt -Svinesund–Göteborg–Malmö. Dersom Norge hjelper det statlige, svenske selskapet LKAB med dobbeltspor på Ofotbanen, synes det rimelig at Sverige prioriterer å legge til rette for Norges Europabane gjennom Bohuslän. Gjennomgående tog Trondheim–Arlanda–Stockholm bør også 4 gjenopptas. Dessuten bør Norge sikres gode ruteleier og høy standard på jernbanestrekningen gjennom Sverige for et økt antall godstog mellom Oslo og Narvik.

Nordland

I stedet for å spre investeringsmidlene tynt utover på den 697 km lange Nordlandsbanen Hell–Bodø går FJ inn for å konsentrere dem til utvalgte strekninger hvor reduksjonene i reisetid blir signifikante. Bygging av stamflyplass utenfor Mo i Rana, som koster 2 milliarder kroner, er inne i NTP. Det er hensiktsmessig at jernbanen betjener den nye flyplassen. Da må imidlertid Nordlandsbanen legges om, og den nye banen bør rimeligvis bli raskere enn dagens. Hvis reisetiden for hele strekningen mellom Mosjøen og den nye flyplassen utenfor Mo i Rana blir tilstrekkelig kort, kan kortbaneflyplassen i Mosjøen legges ned. De sparte kostnadene kan bidra til å finansiere den nye jernbanen. Det har vært lokal mostand mot å legge ned flyplassen i Mosjøen, men da ble dem ikke tilbudt en rask jernbane til den nye flyplassen utenfor Mo i Rana. En slik bane vil dessuten knytte arbeidsmarkedene i Mosjøen og Mo i Rana sammen gjennom å etablere et godt tilbud for dagpendling.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.1 Nord-Norge

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

Det er prioritert å forlenge eksisterende kryssingsspor på Nordlandsbanen i sammenheng med innføring ERTMS for å øke kapasiteten for lange godstog. Dette inkluderer blant annet mindre sportiltak i Mo i Rana som ligger inne i handlingsprogrammet og vil ferdigstilles samtidig med ERTMS.

Jernbanedirektoratet tar til orientering at Troms fylkeskommune ønsker å bli nærmere involvert i Jernbanedirektoratets arbeid med kostnadsanslag og samfunnsøkonomisk analyse for en ny jernbanestrekning mellom Fauske–Tromsø.

Jernbanedirektoratet vil i løpet av 2019 starte arbeidet med en konsekvensutredning for strekningen Narvik–Riksgränsen som en oppfølging av tiltaksutredning dobbeltspor fra 2016. Konsekvensutredningen vil ha viktige grensesnitt mot tilsvarende planprosesser på svensk side, og arbeidet vil gjennomføres i tett dialog med Trafikverket.

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

I trafikkpakke 2, som omtalt i 4.3.4 i Handlingsprogrammet og som Nordlandsbanen er den del av, er det lagt til rette for en testordning for nullutslippsløsninger. Norske tog AS arbeider også med å innføre nyere teknologi i eksisterende materiell, som vil redusere utslippene på dieselstrekninger, fram til miljøvennlige alternativer er tilgjengelig.

Øvrige innspill vil tas med i videre arbeid.

Gods i Midt- og Nord-Norge

Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) ønsker at det legges til rette for lengre tog som vil bidra til å få ned transportkostnad pr enhet. Kapasiteten i transportsystemet bør også økes slik at en får raskere framføringstid for godset. En mer konkret plan med tidsangivelser for når en kan kjøre lengre godstog til og fra terminaler i Trondheim må på plass. NiT ønsker også en tydeliggjøring av satsing på effektive terminaler i vår region. Planlagt godsterminal på Torgård må på plass raskt. To-terminal-løsning i Trondheim hvor begge har kapasitetsbegrensninger er ikke en optimal løsning, men kan fungere godt som en mellomløsning inntil ny terminal på Torgård er ferdig. Dette forutsatt at bedre tilkobling til hovedvegnett fra Heggstad terminal kommer raskt på plass.

Vegforum Trøndelag/ Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Vegforum Trøndelag mener at en mer konkret plan med tidsangivelser for når en kan kjøre lengre godstog til og fra terminaler i Trondheim må på plass. Vegforum ønsker også en tydeliggjøring av satsing på effektive terminaler i regionen. Planlagt godsterminal på Torgård må på plass raskt. To-terminal-løsning i Trondheim hvor begge har kapasitetsbegrensninger er ikke en optimal løsning, men kan fungere godt som en mellomløsning inntil ny terminal på Torgård er ferdig. Dette forutsatt at bedre tilkobling til hovedvegnett fra Heggstad terminal kommer raskt på plass. Dør til dør-tankegang er viktig for vareeierne. Begrensninger i vegsystem inn og ut av terminalene vil kunne medføre at vei blir valgt framfor bane, også for det gods som egner svært godt for bane.

Nordland fylkeskommune

Ofofbanen er avgjørende for malmtransporten fra Sverige og virksomheten ved Narvik havn. Nordland fylkeskommune mener dobbeltspor må på plass i neste NTP-periode, dersom banen skal være i stand til å håndtere det økte transportvolumet. Gjeldende NTP fastslår at dobbeltsporet skal konsekvensutredes og dette må adresseres i handlingsprogrammet. Bare slik, mener Nordland fylkeskommune, at vi kan være klare ved en satsing fra svensk side, der planleggingen av dobbeltspor har kommet lang.

Troms fylkeskommune

Godshavner i nord samarbeider med å gjenopprette en «Nord-Norgelinje» for regulær godstransport på båt fra Nordlandsbanens endested i Bodø til Tromsø. Tiltakene på Nordlandsbanen må derfor inneholde målrettede regularitetsøkende grep for å virkeliggjøre en slik sjøverts transport.

Bodø kommune

Det er et stort fokus i samfunnet på tilrettelegging for overføring av gods fra vei til jernbane og sjø, men det savnes en konkret prioritering av tiltak som bygger opp om at Nordlandsbanen i stor grad skal kunne medvirke til dette. Bodø kommune ønsker at handlingsprogrammet var mer tydelig på satsing på Nordlandsbanen som godsbane. Rent konkret savnes en tydeliggjøring av potensialet for Nordlandsbanen som «fisketog» som kan frakte fersk fisk mellom Nord-Norge og Alnabru og også direkte til kontinentet. En framføringstid mellom Bodø og Alnabru på ned mot 18 timer bør være en uttalt målsetning i første del av handlingsplanen, mens en ytterligere forbedring på ned mot 16 timer bør være en målsetning i løpet av hele handlingsplanen. En raskere framføring av gods på jernbane mellom Oslo og Bodø vil videre være et premiss for etableringen en effektiv og miljøvennlig godskorridor mellom Tromsø og Oslo, hvor jernbanen mellom Oslo og Bodø kombineres effektivt med en godsåtrute mellom Bodø og Tromsø.

NHO Logistikk og Transport

Kapasiteten for kombitogtrafikken mellom Oslo og Trondheim skal økes med ny godsterminal på Heggstadmoen og Heimdal stasjon ila 2018. Denne kapasitetsøkningen vil imidlertid for de fleste brukerne bety økte kostnadene fordi godset til og fra Trondheim må håndteres på to terminaler. Det er ingen tvil om at det er positivt at kapasiteten i Trondheim økes, vi har medlemsbedrifter som kommer til å ta dette i bruk over sommeren, samtidig må man spørre seg om dette tilbudet vil tas tilstrekkelig i bruk når det betyr økte priser for å frakte gods til og fra Trondheim.

Jernbanedirektoratet bør se på muligheten for å gi tilskudd for økte terminalkostnader fram til Torgård står ferdig.

Kapasiteten vil dessuten være knapp fram til ny terminal på Torgård er på plass. NHO LT har tro på at en ny terminal sør for Trondheim vil kunne gi positive effekter for jernbanetransporten i framtiden. Lav ledetid er essensielt for brukerne av jernbanen. Omfanget med tilhørende kostnader slik det nå ser ut gjør imidlertid Torgård så dyr at vi frykter at den ikke blir noe av. Det bør planlegges en terminal etter modell av Ganddal. Alternativet er å se på om det går an å utvide Heggstadmoen. I tillegg bør biladkomsten til Heggstadmoen bedres i den grad det er mulig, det er i dag svært dårlig med venteområder for biler inn til terminalen.

Fauske godsterminal skal utbedres i første periode. Dette er sammen med tiltakene som kommer raskt på terminalen i Narvik, viktig for volumflyten til og fra Nord-Norge og det bør derfor prioriteres tidlig i perioden. En utbygging av terminalen i Narvik for å øke kapasiteten er helt nødvendig og langt på overtid.

CargoNet

CargoNet peker på at tiltakene på Fauske og Narvik er sentrale for volumene til Nord-Norge.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.1 Gods

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP. Øvrige innspill vil tas med i videre arbeid.

4.3.2 Bysatsing og regionalt samarbeid

Fylkesmannen i Trøndelag

Handlingsprogrammet påpeker at bymiljøavtaler og byvekstavtaler er viktige grep for en målrettet transportpolitikk. Således kunne man vurdert å omtale status i de største byområdene noe mer utførlig. Byvekstavtaleprosessen mellom fire kommuner, fylkeskommunen og staten er påbegynt i Trondheimsområdet og det er riktig at Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen opptre på vegne av staten. Men også Fylkesmannen har fått en sentral rolle og ansvar for å ivareta arealdimensjonen i avtaleverket på statens vegne. Byvekstavtalearbeidet skal mellom annet styrke viktige knutepunkter langs jernbanen i Trondheimsområdet og følge opp føringen som ligger i bymiljøavtalen om å styrke jernbanens rolle innenfor en samordnet og klimavennlig areal- og transportutbygging.

Fylkesmannen mener det som et minimum må tas inn i handlingsprogrammet tiltak som sikrer toget halvtimesfrekvens innenfor byvekstavtaleområdet. Fylkesmannen i Trøndelag mener at handlingsprogrammet bør presisere at om byvekstavtalen skal få den sterke rollen NTP ønsker at den skal ha for å nå nullvekstmålet, bør man holde døren åpen for framtidig satsing på Trønderbanen som har et stort påvist potensial for persontransportvekst.

Trondheim kommune

Trondheim kommune viser i Byutredningen for Trondheimsområdet til bybane som mulig tiltak for økt kapasitet for kollektivtrafikken i Trondheim. Trondheim kommune mener det er viktig i planleggingen av ny infrastruktur for jernbanen at det legges til rette for sambruk av skinnegang slik at jernbanen kan inngå som del av en framtidig bybane.

Nytt terminalbygg på Trondheim sentralstasjon må finansieres og stå ferdig sammen med blant annet plattformforlengelser i 2021, uavhengig av forhandlinger om byvekstavtale.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.2

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

I henhold til handlingsprogrammet er det foreslått å prioritere tiltak på Trondheim stasjon, byggetrinn 2 gjennom byvekstavtalene.

Øvrige innspill vil tas med i videre arbeid.

4.3.3 Billettsamarbeid

For kommentarer se kapittel 2.3.

4.3.4 Konkurransetsetting av Trafikkpakke 2 Nord Røros- og Solørbanen

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark mener at opsjonen om ekstra avgang i trafikkpakke 2 bør legges inn som en forutsetning for eventuelle kontrakter som inngås.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Jernbaneforum Dovrebanen Sør mener at det opsjonen for trafikkpakke 2 Nord, knyttet til økt frekvens på Rørosbanen, bør presiseres at dette også kan inneholde muligheten for bruk av elektrisk materiell, sett i sammenheng med forumets oppfordring av at Rørosbanen mellom Elverum og Støren blir elektrifisert.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.4

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

4.3.5 Togmateriell

Trøndelag fylkesting/ Jernbaneforum Midt-Norge

Trafikkpakke 2 mangler materiellopsjon for økt frekvens på Trønderbanen. Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkesting foreslår for å styrke handlingsprogrammet, at det må stadfeste en forventet sterk positiv trafikkutvikling, og beskrive konkret hvordan nytt behov for materiell tenkes dekket tidlig i anbudsperioden.

Jernbaneforum Midt-Norge/Trøndelag fylkesting ønsker nye miljøvennlige tog som kan settes inn for dagens dieseltog. De nye togene som kommer kan drives fram av ulike energiformer. Den teknologiske utviklingen kan gjøre hydrogen, batteri og biodrivstoff til realistiske alternativer på Nordlandsbanen i framtiden, slik beskrevet i Norsk Gassforums rapport «Nordlandsbanen på biogass».

Trondheim kommune

Trafikkpakke 2 mangler materiellopsjon for økt frekvens på Trønderbanen. Trondheim kommune mener handlingsprogrammet må stadfeste at det er forventet en sterk positiv trafikkutvikling, og beskrive konkret hvordan behov for nytt materiell tenkes dekket tidlig i anbudsprosessen.

Alvdal kommune

Kommunen peker på at materiellet på banen i hovedsak er egnet for kortere reiser, mens en stor andel av reisene på Rørosbanen er over større avstander. Det bes derfor om at det blir økt komfort på alle avganger.

Alvdal kommune mener det er svært positivt at Trafikkpakke 2 har opsjon på ekstra avgang tur-retur Røros-Hamar. Kommunen peker på at én av avgangene må starte fra Hamar kl. 06:00, for å gi Nord-Østerdøler mulighet til å pendle nordover i regionen. Det bes også om at det opprettes en kveldsavgang med ankomst Hamar kl. 22, for å bedre togtilbudet i sørgående retning fra Nord-Østerdalen på kveldstid. Kommunen ber også om at togtilbudet mellom Østerdalen og Trondheim styrkes.

Kommunen peker på at overgangstiden på Hamar stasjon er kort, hvilket de i sammenheng med regionreformen og økt pendling til og fra regionhovedstedene og Østerdalen mener er uheldig.

Til slutt peker Alvdal kommune at Rørosbanen må bygges ut for godstransport til Europa via Kongsvinger, slik at ikke alt av godstransport må via Oslo.

Rana kommune

Rana kommune mener at Nordlandsbanen så raskt som mulig må over på mer miljøvennlig drivstoff. Det må snarest igangsettes utredning og planlegging av hvordan banen kan gis et klimaløft ved at diesellokomotiv erstattes med null- eller lavutslippsteknologi. Nordlandsbanen bør bli en pilotstrekning for ny miljøteknologi.

Rana kommune mener nye togsett til Nordlandsbanen må settes i bestilling så tidlig som mulig i perioden, da det mangler særlig tog 93 komfort til passasjerene.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.3.5

Jernbanedirektoratet vil ta innspillene med i videre samarbeid med Norske tog om utvikling av togflåten.

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

I trafikkpakke 2, som omtalt i 4.3.4 i Handlingsprogrammet og som Nordlandsbanen er den del av, er det lagt til rette for en testordning for nullutslippsløsninger.

Øvrige innspill tas til orientering.

4.4 Jernbanen i vest

4.4.1 Marked og utvikling

Bergensbanen og Ringeriksbanen

Buskerud fylkeskommune

Ringeriksbanen er et svært viktig prosjekt for Buskerud, og fylkestinget ber Jernbanedirektoratet jobbe for oppstartsbevilgning og investeringsbeslutning i Stortinget raskt, slik at man kan komme i gang med forberedende arbeider som forutsatt og slik at det er mulig med anleggsstart i 2021. Prosjektet vil være klart for byggestart i 2021 ved høyere rammer over statsbudsjettet.

Framfor å forskyve prosjekter ut i tid, jamfør investeringsprofil fra Bane NOR, henstiller fylkestinget Jernbanedirektoratet til å finne prosjekter som er ferdig planlagt der en kan starte forarbeider eller igangsetting før 2021 for å kunne nyttiggjøre seg av underforbruket i forhold til investeringsrammen og dermed flate ut noe av investeringsprofilen og redusere markedsrisiko. Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet vurdere dette for Ringeriksbanen.

Hordaland fylkeskommune

Hordaland fylkeskommunepeker på følgende momenter:

- Innkorting av reisetid på Bergensbanen er viktig i forhold til å øke person- og godstrafikk på bane, for å redusere transportulykker og for å redusere klimagassutslepp. Med en reisetid på Bergensbanen til 4 timer vil banen kunne være konkurransedyktig i forhold til flytrafikk på strekningen
- Fylkesutvalget er fornøyd med at det vert sett i verk tilbudsforbedringer i NTP-perioden 2018-29 på strekninga Bergen–Voss, og at det blir lagt opp til ferdigstilling av strekningen Arna–Bergen og terminal på Nygårdstangen.
- Fylkesutvalget ser det som sterkt beklagelig at oppstart av Ringeriksbanen blir utsatt til 2022. Det må bevilges midler til oppstart i 2021.
- Fylkesutvalget vil framheve hvor viktig det er med ei snarlig og helhetlig gjennomføring av strekningen Arna–Voss, og vil understreke betydningen av framdrift i planleggingen. Deldelstrekningen Arna–Stanghelle vil kunne bli ferdig prosjektert i handlingsplanperioden, og utbyggingen må starte opp når planleggingen er gjennomført.

Jevnaker kommune

Kommunestyret har gjort følgende vedtak:

1. Kommunen forutsetter byggestart med de store entreprisene senest i 2021.
2. En realisering av fellesprosjektet innebærer svært store statlige investeringer og konsekvenser for mange mennesker. Derfor forutsettes det at usikkerhet og utsettelse unngås.
3. Buskerud fylkeskommune har allerede gitt tilsagn om å bidra til forskuttering av veginvesteringen via bomselskap under forutsetning av at jernbanen har oppstart samtidig.

Ringerikes næringsforening

Foreningen understreker viktigheten av at Ringeriksbanen får byggestart i 2021, før ny rullering av NTP og nytt Stortingsvalg. De forventer at et så viktig regionalt og nasjonalt prosjekt blir startet opp så snart det er teknisk mulig, og begrunner dette i blant annet stor trafikanntytte og betydning og effekt for Ringeriksregionen som bo og arbeidsmarked, samt styrking av hovedforbindelsen øst–vest med både bane- og vegutbygging (E16). Foreningen, med et samlet regionalt næringsliv i ryggen, har ingen forståelse for utsetting av byggestart til 2022.

Banevokterne

Reguleringsplanen for Ringeriksbanen er klar og kan vedtas høsten 2018. Banevokterne krever, på vegne av meningsfeller og støttespillere, at det blir politisk prioritert med byggestart for Ringeriksbanen i 2021.

Forum Nye Bergensbanen, Regionrådet for Hallingdal og Vossaløysinga

Forum Nye Bergensbanen (FNB) og Regionrådet for Hallingdal(RH) peker på at innkorting av reisetiden på Bergensbanen er viktig i forhold til å øke person- og godstrafikk på banen og redusere transportulykker samt redusere klimautslipp. Kortere reisetid mot fire timer, vil gjøre banen mer konkurransedyktig mot flytrafikk. Det framheves at det er et nasjonalt ansvar å sikre gode transportmuligheter på bane og veg mellom Norges to største byer og at transportselskapene for gods på bane har små marginer på sine tjenester, og at punktlighet og forutsigbarhet blir viktig.

FNB er fornøyd med at det er satt i verk tilbudsforbedringer i NTP-perioden, der tiltak Arna–Bergen samt utbedringer på flere stasjoner og nye Flirt tog mellom Voss og Bergen framheves.

FNB og RH mener at oppstart på Ringeriksbanen må komme i 2021 som vedtatt i NTP. RH forventer at dette gjennomføres og peker samtidig på at det er nødvendig å bevilge midler til grunnerv og arkeologiske utgravinger for oppstart i 2019 og forventer samtidig at dette blir vedtatt av Stortinget i 2019. FNB peker spesielt på at samfunnsøkonomisk nytte av banen må vurderes i lys av Prestmoen i Ringsaker kommune som nylig er regulert til næringsareal.

RH påpeker at for at Hallingdal skal ha nytte av Ringeriksbanen er det avgjørende med langt flere avganger enn i dag. De ber om at det utarbeides mer detaljert strategi for utvikling av fjerntogtilbudet på Bergensbanen.

FNB og RH peker på at det er svært viktig å få planlagt strekningen Arna–Voss og fellesprosjektet med veg etter alternativ K 5, som et helhetlig prosjekt. Parallelt med planlegging av Arna–Stanghelle må det bli oppstart på planlegging av strekningen Voss–Stanghelle, i regi av kommunene eller staten.

RH peker på at det er nødvendig å gjennomføre planlagte tiltak med overgang/undergang samt fjerning av planovergang på Gol og Geilo stasjoner i første del av planperioden. De framhever videre at det er et potensiale for å øke gods på Bergensbanen ved å tilrettelegge bedre kryssingsspor som kapasitetsøkende tiltak som må gjennomføres tidlig i planperioden.

Vossaløysinga støtter FNB sin høringsuttalelse og ber om prioritet av arbeidet med Ringeriksbanen og Vossebanen, Voss–Arna, slik at begge får byggestart i 2021. Bygging på Vossebanen må gjennomføres etter K5 alternativet og bygging av veg og jernbane må gjennomføres parallelt.

Bergen næringsråd

Bergen Næringsråd peker på at en times redusert reisetid Bergen–Oslo har stor betydning for nyttetransporten. Det er derfor svært uheldig at denne er foreslått skjøvet med ett år. Det henstilles til at tidligere planlagt oppstartsdato (2021) beholdes.

Bergen Næringsråd presiserer også viktigheten av å satse på Bergensbanen, strekningen Bergen–Arna–Voss, der en helhetlig utbygging og oppgradering av strekningen er viktig, både for bedring av nærings- og persontransport, sikkerhet samt bredere byutvikling i Bergensregionen. Voss er en viktig pendlerby og utbygging av Vossebanen vil bidra til å forsterke og forbedre næringslivet på Vestlandet.

Hol kommune, Visit Geilo, Geilogruppen og SkiGeilo

Hol kommune sammen med flere nærings/interesse sammenslutninger ser det som udelt positivt at «planskilt adkomst» på Geilo stasjon er tydelig omtalt i første seks års periode av handlingsprogrammet. Hol kommune går gjerne i dialog med Jernbanedirektoratet for å realisere planskilt adkomst på Geilo stasjon.

Det blir pekt på at Geilo er en av landets største reiselivsdestinasjoner målt i gjestedøgn og antall fritidsenheter, der en velfungerende stasjon blir en viktig faktor i videreutvikling av destinasjonen. Det har vært arbeidet med Geilo stasjon som knutepunkt siden 2010, og det påpekes at det som nå gjenstår er en realisering av gangbro over jernbanesporet. Broen som er viktig for videreutvikling av Geilo som turistmål, er ferdig planlagt og fundament på nordsiden av stasjonsområdet er etablert.

Hol kommune mener det er viktig å slutføre dette prosjektet på Geilo stasjon før andre prosjekter igangsettes i Hallingdalsregionen. Kostnadene for broen ligger i størrelsesorden 25 millioner kr.

Besteforeldrenes klimaaksjon

De planlagte forbedringene på Bergensbanen innen 2029: nemlig Ringeriksbanen og Bergen–Voss-strekningen vil gi minimal forkortning av reisetiden, som i dag er omtrent den samme som den var for 30 år siden.

MiljøRett §112

MiljøRett §112 er tilfreds med at prosjektet er blitt skjøvet ut i tid og ber om at hele prosjektet skrinlegges.

Ringeriksbanen Syd gjennom Hole kommune er den strekningen i landet som har desidert størst konflikt med natur, kultur, truet naturtyper (våtmark), rødlistearter, naturreservater (Ramsarlokalteter), fare for permanent forringelse av Steinsfjorden (Steinfjorden er klassifisert

moderat i henhold til EUs vanndirektiv og er en fjordarm til Tyrifjorden). Tyrifjorden skal bli drikkevannskilde for snart 1,5 millioner mennesker. Tyrifjorden er vernet ved Kongelig resolusjon en skal være aktsom med nye inngrep som kan forringe vannkvaliteten.

Handlingsprogrammet peker på en rekke forhold som gjør at Ringeriksbanen er prioritert så godt som bakerst i køen.

Econ Consulting Group AS

Econ peker på at det må planlegges for utvidelse av dobbeltsporet videre fra Stanghelle til Voss. Dette vil gjøre godstransporten på Bergensbanen mer uavhengig av kryssingsspor. Strekningene Oslo–Hønefoss (Ringeriksbanen) og Bergen–Voss (Vossebanen) er strekningene med størst konflikt mellom person- og godstog. Konflikter på resten av Bergensbanen kan å løse med kryssingsspor.

Econ peker videre på at det i neste planperiode er grunn til å arbeide for utvidelse av Vossebanen/ Bergensbanen sydover fra Bergen Sentrum i retning Nesttun–Os og med mulighet for kobling til Flesland flyplass (tilsvarende slik en linje Stavanger (Paradis)–Ullandhaug–Forus Vest kan kobles til Sola flyplass). Dette vil gjøre til at også Bergen kan få to akser, En slik løsning vil bidra til å overføre en vesentlig pendlermasse mellom Os/Nesttun og Bergen og bidra til å løse nullvekstmålet i byvekstavtalen i Bergen. Samtidig vil det trekke næringslivet i Bergensområdet tettere sammen og gjøre arbeidsmarkedet i Bergensområdet større.

Dersom Bjørnefjorden krysses med flytebro for E39, kan dette muligens kombineres med jernbanetrase i retning Stavanger. Econ foreslår en forholdsvis konkret trase gjennom Sunnhordland som de mener vil være en vesentlig rimeligere jernbane enn de som hittil har blitt foreslått på Vestlandet. Mesteparten av traseen vil gå i flatt eller småkupert terreng og bortsett fra Bjørnafjorden og Hardangerfjorden vil ingen av fjordkryssingene måtte dimensjoneres for høye skip (flytebro for E39 vil allerede være dimensjonert for høye skip).

Econs anbefaling i kommende planperiode er å planlegge for dobbeltspor Stanghelle–Voss (47 km) etter Arna–Stanghelle.

For Jernbane (FJ)

For Jernbane peker på at E16/Ringeriksbanen har kraftig negativ netto samfunnsnytte, og vil være ubrukelig som felleskorridor med andre banestrekninger. Videre hevdes at prosjektet vil fremme lastebilen på bekostning av godstoget, bygger på en tvilsom KVVU-prosess og vil ødelegge et meget verdifullt våtmarksområde som er vernet i samsvar med den internasjonale Ramsar-konvensjonen. Vider påpekes at det er tvilsomt om det lar seg gjøre å fundamentere stabile togbruer for høy hastighet i løsmassene i Storelvadeltaet.

For Jernbane, har tidligere bedt om å få vurdert en alternativ trase via Nittedal. Forslaget som vil gi en del av en ny jernbanekorridor nord–sør mellom Østfold og Buskerud/Oppland/Hedmark/ Møre /Trøndelag gjennom Oslo og via Majorstua, Nittedal og vestsiden av Mjøsa, fastholdes. I alt bor det 112.000 innbyggere i Jevnaker og kommunene langs Gjøvikbanen (uten Oslo) som vil få glede av dobbeltspor Hønefoss–Nittedal–Oslo (i tillegg til de som bor på Ringerike og vestover langs Bergensbanen).

For Jernbane mener at Stanghelle–Arna ikke må forsinkes i forhold til E16. Det er spesielt viktig å framskynde byggingen av ny bane Voss–Stanghelle som er en ekstremt rasfarlig strekning. Det er viktig å redusere reisetiden med tog mellom Voss og det store arbeidsmarkedet i Bergen mest mulig.

By-, lokal- og regiontog i Bergensområdet

For Jernbane går inn for å gjennomføre en KVVU for lokaltog i Bergensområdet. Aksene nord, vest og sør peker seg ut; Åsane, Sotra og Flesland/Os.

Vestlandsbanen

Vi foreslår å gjennomføre en KVV for Vestlandsbanen via Haukeli mellom det sentrale Østlandet og Stavanger, Haugesund og Bergen. Stavanger–Odda–Bergen kan bli første trinn. Utbygging av Rogfast-veg bør stilles i bero inntil en felles Rogfast-bane/veg er avklart.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.4.1, Bergensbanen og Ringeriksbanen

For Ringeriksbanen viser vi til kapittel 4.4.1 knyttet til muligheten for oppstart på Ringeriksbanen i 2021. Når vedtatt plan for Ringeriksbanen foreligger kan arbeidet med grunnverv og arkeologiske registreringer starte opp.

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak vil vurderes i forbindelse med neste NTP. Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

Planskilt adkomst til plattform på Gol og Geilo stasjoner, samt andre mindre tiltak er prioritert i første seksårsperiode.

Øvrige innspill tas til orientering.

Randsfjordbanen

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet umiddelbart vurdere betjening av Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss. Strekningen vil være svært viktig som tilbringerbane når Ringeriksbanen åpner.

Kommentar: Innspillet tas til orientering.

Gods

Buskerudbysamarbeidet

Dersom Jernbanedirektoratet ønsker å gå videre med forslaget om å bygge en tilsving mellom Randsfjordbanen og Sørlandsbanen vest for Hokksund, må det være en forutsetning at dette arbeidet starter opp raskt og samkjøres med planleggingen av ny trasé for RV 35 Hokksund–Åmot, slik at dette arbeidet ikke forsinkes ytterligere.

NHO Logistikk og Transport

Nygårdstangen i Bergen skal utbedres fram mot 2024 og dermed sikre økt kapasitet, dette er positivt. Det er imidlertid viktig å sikre gode løsninger i ombygningsperioden slik at arbeidene ikke går for mye ut over tilbudet.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.4.1 Gods

Innspillene tas til orientering.

4.5 Jernbanen på Østlandet og i Oslo-området

4.5.1 Marked og utvikling

Lokal- og Regiontog i Oslo og Akershus

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget er tilfreds med at det legges opp til dobbeltsporparcell på Hovedbanen til Eidsvoll og Jessheim, men ber om at det også vurderes å gjennomføre en KVV for den framtidige utviklingen av Hovedbanen i tråd med Stortingets NTP-merknad om CityLink.

Fylkestinget registrerer at det i utkastet til handlingsprogram ikke foreslås tiltak for et bedret togtilbud på Spikkestadbanen. Det bes derfor om at Jernbanedirektoratet igangsetter en utredning for å bedre togtilbudet på Spikkestadbanen slik Stortinget ba om i sin CityLink-merknad i NTP.

Oslo kommune

Som landets hovedstad og motor i utviklingen av regionen, vil Oslo i årene som kommer fortsatt være i sterk vekst. Samordnet areal- og transportplanlegging er sentralt for å nå målene, og Regional plan for areal- og transport og Oslos kommuneplan prioriterer fortetting rundt kollektivknutepunkter. Det er svært viktig at framdrift holdes på planlegging og gjennomføring av de viktigste prosjektene, slik det framgår av anbefalingene i KVV Oslo-Navet.

Handlingsprogrammet angir planarbeid for ny jernbaneforbindelse Oslo S–Lysaker fram til 2024, og byggestart mot slutten av planperioden. Det er avgjørende å legge inn optimal framdrift i videre planlegging og gjennomføring av dette prosjektet for å øke kapasiteten gjennom Oslo og sikre koordinering med sentrumstunnelen for T-banen. Vi viser til KVV Oslo-Navet, der det anbefales at forbindelsen er ferdig til 2033 for å få full nytte av den økte kapasiteten som kommer med InterCity-utbyggingen. Vi anbefaler at handlingsprogrammet setter årstall for ferdigstilling av forbindelsen i tråd med dette hensynet. Oslo kommune forutsetter at ny jernbanetunnel bygges samtidig med oppgraderingen av dagens T-banetunnel slik at stengtids for Nationaltheatret T-banestasjon minimaliseres.

For å unngå langvarig båndlegging av store arealer for byutvikling, er det avgjørende at det raskt avklares at jernbaneforbindelsen skal legges i tunnel forbi Skøyen.

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet. Oslo kommune støtter rekkefølgen i handlingsprogrammet, der indre del av InterCity-satsingen prioriteres først. Lokaltrafikken rundt Oslo bør ha høyest prioritet, ettersom et godt lokaltogtilbud i større grad konkurrerer med bilpendling og dermed er avgjørende for å nå både nullvekstmålet og mål om redusert biltrafikk. Derfor er det positivt i så måte at det satses på 10-minuttersrute på lokaltogene i Rutemodell 2027. Kapasitetsøkning i det nære Osloområdet bør prioriteres. Dette er viktig for at toget skal ha den nødvendige kapasiteten til å være hovedlinje i regionen. Derfor bør kapasitetsøkende tiltak som toginnkjøp med nødvendig infrastruktur og plattformforlengelser prioriteres.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Kommunene gjennomfører omfattende transformasjon av eldre bebyggelse til mer moderne bolig- og arbeidsplassområder med høy arealtetthet og urbane kvaliteter ved kollektivknutepunkt. Dette er i tråd med vedtatt transportpolitikk. For å kunne oppnå økte kollektivandeler, kreves det økt togtilbud for lokal- og regiontog, spesielt der hvor utbyggingstettheten har økt de siste årene. Dette vil bidra til å knytte byene i Osloregionen sammen, også i påvente av endelig ferdigstilling av InterCity-utbyggingen. Osloregionen vil i den sammenheng også påpeke behovet for å styrke togtilbudet på noen av banestrekningene nærmest Oslo som ikke er en del av InterCity-satsingen. Flere av disse banene representerer folketunge områder og det er viktig at det sikres framdrift i varslet planarbeid for å bidra til økt togtilbud for lokal- og regiontog også her.

Bane NOR

Bane NOR registrer at Jernbanedirektoratet har endret på datoer for ferdigstilling for enkelte prosjekter i forhold til det som er spilt inn. Dette gjelder spesielt planfri avgrensing til Østfoldbanens østre linje (ØØL). Denne forseres i utkastet og Jernbanedirektoratet legger til grunn at avgrensing til ØØL ferdigstilles i 2025, som er tre år tidligere enn det Bane NOR erfaringsmessig vil legge til grunn. Bane NOR er enig i at det vil være gunstig å få til en tidligere sluttdato, spesielt av hensyn til kapasiteten for lokaltog mellom Oslo og Ski. Siden det ikke foreligger et formelt planvedtak for

denne avgrensningen, mener Bane NOR at det er stor risiko for om det er mulig å gjennomføre prosjektet allerede i 2025.

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)

SNR viser til utredningen «Kapasitetsøkning Lillestrøm–Eidsvoll» (UTF - 00 - A - 00281). Dersom Samferdselsdepartementet avgjør at det skal utarbeides KVVU for strekningen, ber vi om at dette prioriteres. I motsatt fall anmoder vi om at det settes av midler til videre planlegging.

Lørenskog stasjon og områdene rundt skal forsterkes som kollektivknutepunkt. I denne sammenheng utarbeides det nå en helhetlig plan for stasjonsområdet for å sikre en god stedsutvikling med boliger, arbeidsplassintensiv næring og regionale idrettsfunksjoner. Helhetsplanen skal legge føringer for framtidige planer i området med sikte på å bygge opp under kollektivknutepunktet. Vinterparken anlegges rett ved Lørenskog stasjon og åpner i 2020. Vintersporstanlegget vil være et av Norges største turistattraksjoner og bidra til 2000 nye arbeidsplasser. Dette må Jernbanedirektoratet ta høyde for.

SNR vil påpeke at Romeriksregionen som er i svært sterk vekst over tid bør prioriteres langt høyere med både planleggingsmidler og tiltak enn i dag. Økt kapasitet, og på sikt dobbeltspor og økt frekvens på disse banestrekningene må være et mål.

Asker kommune

Asker kommune ber om at:

- a. Midler til planfri kryssing på Asker stasjon legges inn i Jernbanesektorens handlingsprogram på lik linje med planfri kryssing av Østre linje sør for Ski stasjon
- b. Midler til opprustning av Høn stasjon, tilpasset byutviklingsprosjektet på Høn Landås, legges inn i Jernbanesektorens handlingsprogram
- c. Midler til sanering av planoverganger langs Spikkestadbanen sør for Heggedal, legges inn i Jernbanesektorens handlingsprogram

Stortingets Citylink-merknad til NTP bør følges opp ved at det utarbeides en mulighetsstudie eller KVVU for å få kortere reisetid mellom Spikkestad og Oslo. Asker kommune ber om at behovet for vendespor på Asker stasjon, planfri kryssing for Spikkestadbanen og hensettingskapasitet i Asker innen 2050 sees i sammenheng.

Utbyggingen av Sandvika stasjon til seks spors stasjon må ivareta en kapasitetssterk sporordning slik at tog kan krysse mellom Drammensbanen og Askerbanen ved avvikssituasjoner for regiontog til Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget registrerer at det i utkastet til handlingsprogram ikke foreslås tiltak for et bedret togtilbud på Spikkestadbanen. Det bes derfor om at Jernbanedirektoratet igangsetter en utredning for å bedre togtilbudet på Spikkestadbanen slik Stortinget ba om i sin CityLink- merknad i NTP.

Statens vegvesen Region øst

Vegavdeling Oslo er veldig fornøyd med at det er satt av midler til å forberede byggingen av retningsdrift Brynsbakken samtidig med Statens vegvesens oppgradering av Vålerengtunnelen i 2020, og at det er et samarbeid mellom Bane NOR og vegavdelingen om dette arbeidet.

For Jernbane (FJ)

Tidligere kjørte tog fra Spikkestadbanen på den raske Askerbanen mot Oslo, men siden 2012 må de kjøre som fullstoppende lokaltog på Drammensbanen. Dette førte til at togene fra Spikkestadbanen bruker 13 minutter ekstra på strekningen Asker–Lysaker. For at spikkestadtogene igjen kan få benytte Askerbanen, kreves det investeringer på Asker stasjon, og det finnes en billig og en dyr

løsning. Men vi kan ikke se at noen av løsningene er tatt inn i høringsversjonen. Vi vil ikke anbefale en bestemt løsning, men går inn for at en løsning velges og bygges slik at togene fra Spikkestadbanen kan benytte Askerbanen Asker–Lysaker.

I vårt høringsinnspill til Oslo kommunes kommuneplan fram til 2040 foreslo vi at det utredes en ny øst–vestgående jernbane mellom Nedre-Romerike og Bærum gjennom Oslo som går på tvers og knytter sammen eksisterende tunge kollektivlinjer og utvider jernbanens flatedekning. En slik bane vil også fungere som reservebane for Oslostunnelen når den er stengt.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Lokal- og regiontog i Oslo og Akershus

Innspillene tas med i videre planlegging, innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid gir.

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør.

Nedleggelse av planoverganger gjøres av Bane NOR innenfor sikkerhetspakken, bortsett fra enkelte planoverganger der disse har betydning for avviklingen av godstrafikken. Øvrige innspill tas med i videre planlegging.

Flere av innspillene nevnt over ligger i jernbanesektorens handlingsprogram. Øvrige kommentarer tas til orientering.

InterCity

Vestfold fylkeskommune

Utbygging av Vestfoldbanen må holde forutsatt framdrift i NTP 2018–2029, det vil si at Ytre InterCity må være ferdig utbygd innen 2032.

Det må settes av driftsmidler til to tog i timen til Skien i 2027 i tråd med NTP 2018–2029 etter at dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er ferdigstilt.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget registrerer at det varsles økte kostnader og utsatt oppstart ved flere store jernbanetiltak, særlig for InterCity-utbyggingen på Østlandet. Fylkestinget vil understreke viktigheten av å fullføre InterCity-utbyggingen hurtig for å bidra til et utvidet bo- og arbeidsmarked på det sentrale Østlandet.

Fylkestinget tilfreds med at det settes av midler for å planlegge ny tunnel gjennom Oslo. Dette er viktig for å ta ut gevinster av InterCity-utbyggingen på Østlandet i form av økt frekvens, og for gjøre jernbanen på Østlandet mindre sårbar for hendelser i Oslo. Skal planene for økt togtilbud kunne oppnås, må planene for ny Oslostunnel være med i hele prosessen fra starten.

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark er tilfreds med at parsellen Venjar–Eidsvoll–Langset forventes å kunne bli tatt i bruk i 2023. De er ikke tilfreds med at strekningen fram til Åkersvika er utsatt fra 2024 til 2026, men presiserer at det viktigste er at utbyggingen blir realisert og ikke utsatt ytterligere.

Fylkestinget skriver at utbygging på strekningen Kleverud–Sørli bør starte i 2019. Videre pekes det på at midler til planlegging for tiltak der ferdigstilling ligger utenfor planperioden må synliggjøres i handlingsprogrammet. Nord for Åkersvika pekes det på at planlegging må igangsettes i første seksårsperiode, for å sikre dobbeltspor til Lillehammer innen 2034. Fylket ønsker en forpliktende framdrift nord for Åkersvika.

Oppland fylkeskommune

Fylkestinget i Oppland vil understreke at det viktigste samferdselstiltaket på Østlandet i planperioden er å ferdigstille utbyggingen av InterCity-strekningene, at utbyggingen av Dovrebanen er av nasjonal betydning, og en forutsetning for å kunne utvikle et mer markeditilpasset godstransporttilbud. Fylkestinget krever derfor at det utarbeides en tidsplan for planlegging og bygging av InterCity-strekningen til Lillehammer, iht. Stortingets vedtak om ferdigstilling til Lillehammer innen 2034.

Fylkestinget er fornøyd med at med at parsellen Venjar–Eidsvoll–Langset forventes tatt i bruk i 2023. Det forventes at bygging av Kleverud–Sørli starter opp i 2019, for å fordele utbyggingskapasiteten bedre. Fylkestinget er ikke tilfreds med at ferdigstilling av parsellen til Åkersvika er utsatt til 2026, og peker på at utbyggingen følges opp og ikke utsettes ytterligere.

Fylkestinget krever at planmidler for tiltak som ikke ferdigstilles innenfor planperioden synliggjøres i handlingsprogrammet, og at planlegging og utredning på strekningen Brumunddal–Lillehammer igangsettes og synliggjøres i første seksårsperiode, for å muliggjøre InterCity til Lillehammer i 2034. Det må lages en forpliktende framdriftsplan for parsellen Brumunddal–Lillehammer.

Fylkestinget forventer at planleggingen av parsellen Brumunddal–Lillehammer igangsettes i 2019, for utbygging med oppstart tidlig i andre seksårsperiode. Dobbeltsporet må sees i sammenheng med tømmerterminal på Rudshøgda. I forbindelse med planleggingen av terminalen må det utredes behov og omfang for terminalen, med bakgrunn i at terminalen på Sørli skal bestå, og i lys av mulig etablering av en terminal på Trevatn.

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune forventer et handlingsprogram som legger til rette for et utbyggingstempo i tråd med framdriften i vedtatt gjeldende NTP (2018–2029) for Østfoldbanen, som et minimum at strekningene gjennom byene følger den framdriftsplanen Stortinget la opp til. For Fredrikstad innebærer det strekningen Seut–Rolvøy, og for Sarpsborg strekningen Borg Bryggerier–Hafslund. Det er avgjørende for Nedre Glomma at jernbanen bygges ut gjennom byene for å fremme byutvikling og bygge opp under passasjergrunnlaget.

Østfold fylkeskommune ber om at kommunedelplan Seut–Hafslund og reguleringsplaner for jernbanetraseene mellom Haug og Hafslund, utarbeides parallelt, og så raskt som mulig, i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner.

Veiprosjektene rv. 110 Simo–St. Croix i Fredrikstad og fv. 118 Ny bru over Sarpefossen med tilhørende veiomlegginger, inngår i kommunedelplanarbeidet i felles planprosjekter mellom Bane NOR, Statens Vegvesen og kommunene. Østfold Fylkeskommune forventer at disse prosjektene planlegges og bygges ut samtidig, slik pågående planarbeid legger opp til.

Østfold fylkeskommune, og berørte kommuner, ønsker å gå i dialog med Bane NOR om planlegging og utbygging på Østfoldbanen. To tog i timen i grunnrute til Fredrikstad og Sarpsborg er viktig. Tilsvarende for østre linje, der det på kort sikt forventes flere innsatstog i rushtid (*) og på sikt to tog i timen i grunnrute. Dette er avgjørende for videre vekst i og et sentralt element i kommuneplan nye Indre Østfold kommune.

Østfold fylkeskommune forutsetter at planleggingen på strekningen Seut–Klavestad går som vedtatt og at båndlagt areal blir frigitt så snart det er mulig.

Østfold fylkeskommune ber om at traséen fastlegges fram til Kornsjø. Nåværende usikkerhet i trasévalg hindrer kommunens utvikling av tettstedene langs traséen.

Oslo kommune

Oslo kommune er i likhet med resten av fylkene på Østlandet, opptatt av at fullføring av hele InterCity-prosjektet kan skje mest mulig i samsvar med den tidsrammen som Stortinget la til grunn

ved behandling av NTP. Oslo kommune vil framheve de miljømessige gevinstene av at jernbanen videreutvikles slik at toget kan bli en reell konkurrent til fly, blant annet på strekningene Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.

Utbygging av Ringeriksbanen – som er en av de fire InterCity-strekningene – vil eksempelvis ha en særlig positiv effekt fordi den både vil forkorte reisetiden mellom Oslo og Bergen, og fordi den vil åpne for tettstedsutvikling nær Oslo med kort reisetid til hovedstaden. Oslo kommune mener at det er svært uheldig at prosjektet nå er utsatt til 2022, da det betyr at prosjektet er skjøvet ut av første fireårsperiode i NTP. Oslo kommune ber om at det gjøres nye vurderinger slik at Ringeriksbanen gjennom handlingsprogrammet sikres byggestart i 2021, i henhold til gjeldende NTP.

Asker kommune

Fredrikstad kommune er positive til at Follobanen og strekningen Sandbukta–Moss–Såstad ferdigstilles i henholdsvis 2021 og 2024. Kommunen mener det ikke er akseptabelt at strekningen sør for Haug kan se ut til å være flyttet ut i tid, og forskjøvet mer enn Vestfold- og Dovrebanen. Fredrikstad kommune ønsker ikke å sette banene opp mot hverandre, men peker på at forskyvningen har store konsekvenser for steds- og byutviklingen i hele Østfold. Videre peker de på at det skaper usikkerhet for de som blir berørt av utbyggingen, muligheten for effektiv utbygging av samferdselsnettene reduseres, og muligheten for å nå nullvekstmålet svekkes. En utsettelse av InterCity-strekningene vil skape betydelige utfordringer for flere veiprosjekter som bør planlegges og bygges samtidig med jernbanen, og det vil medføre en lengre byggeperiode som er belastende for innbyggerne. Utsettelsen vil også medføre at reduksjonen i klimagassutslipp som jernbanen vil medføre utsettes, det samme med nytten.

Kommunen viser til at det er ledig kapasitet på søndre del av Østfoldbanen, og ber Jernbanedirektoratet om at kapasiteten på banen og om bord på togene utnyttes bedre, til nytte for innbyggerne i Østfold.

Asker kommune

Utvikling av grenbanene i vekstområdet på Østlandet gis høy prioritet, med følgende utbyggingsrekkefølge: indre InterCity, dernest grenbanene, og til slutt ytre InterCity.

Stange kommune

Stange kommune stiller seg kritiske til at ferdigstilling av strekningen Kleverud–Sørli–Åkersvika er utsatt til 2026, og at byggestart ideelt sett bør skje raskest mulig etter vedtatt reguleringsplan. Kommunen peker på at det ut fra klimahensyn og samfunnsutvikling er uheldig med en slik utsettelse, og peker på at det skaper uforutsigbarhet for kommunen som samfunnsutvikler. Kommunen er også bekymret for ytterligere forsinkelser av utbyggingen på InterCity-strekningen, og ber om at videre utbygging til Lillehammer ikke forsinkes. Kommunen setter spørsmål ved at potensialet for utslippsreduksjon utsettes, hvilket er i strid med føringer i NTP. Kommunen er ikke kjent med at konsekvensene utsettelsen har for klimaregnskapet er synliggjort.

Kommunen peker på at utsettelsen av strekningen Kleverud–Sørli–Åkersvika har konsekvenser for kommunens og næringslivets utvikling i Stange kommune, særlig i Stange og Tangen, både ved at det forsinkes men også vanskeliggjør investeringer. Stange kommune etterspør større forutsigbarhet knyttet til framdriften på jernbanens prosjekter.

Hamar kommune

Hamar kommune peker på at det er bra at intensjonene i NTP om å legge til rette for økt person- og godstransport følges opp, men mener det er uheldig at framdriften er langt svakere enn det som er lagt til grunn i NTP.

For kommunen er det viktig at utviklingen på strekningen fram til og gjennom Hamar skjer så tidlig som mulig, da utsettelsen bremser ønsket byutvikling. Kommunen er opptatt av at det bevilges

tilstrekkelig midler til strekningen Kleverud–Sørli–Åkersvika, og at det etter sluttbehandling av KDP for dobbeltsporet i Hamar kommune følges opp med midler til reguleringsplan og bygging.

Hamar kommune mener at det kan se ut som om det ikke er tilstrekkelig planmidler til å sikre kontinuitet i planleggingen på sentrale deler av InterCity-strekningen mot Lillehammer.

Kommunen ber om at framdriften fra NTP om dobbeltspor til Hamar og Lillehammer i henholdsvis 2024 og 2034 opprettholdes, at framdrift til Brumunddal fastsettes, at traseavklaring gjennom Hamar skjer så tidlig som mulig, og at det følges opp med midler til kontinuerlig planlegging og utbygging av hele strekningen mellom Langset og Lillehammer.

Ringsaker kommune

Ringsaker kommune mener at det må gå tydelig fram av handlingsprogrammet at målsetningen for InterCity Dovrebanen er dobbeltspor til Lillehammer i 2034, og at strekningen for å nå en slik målsetning må bygges ut i en kontinuerlig rekkefølge:

1. Venjar–Hamar–Åkersvika ferdig i 2024
2. Brumunddal–Moelv ferdig i 2026
3. Åkersvika–Brumunddal
4. Moelv–Lillehammer

Kommunen skriver videre at det må settes av planleggingsmidler for InterCity-strekningene fra Åkervika og nordover i første seksårsperiode, og at Rudshøgda tømmerterminal må etableres i 2022.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Osloregionen uttrykker sin bekymring for forslaget til handlingsprogram som innebærer flere års forsinkelser på utbygging av InterCity, sammenlignet med framdriften i vedtatt Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2018–2029. Flere års forsinkelse vil ikke bare være uheldig for de reisende, men vil også svært uheldig for regional utvikling, herunder utvikling av bærekraftige byer og tettsteder på Østlandet. Det vil også innebære en større belastning på veiene i regionen og vil ha negative miljø- og klimakonsekvenser. Osloregionen ber om at vedtatt framdrift for utbygging av InterCity opprettholdes, inkludert Ringeriksbanen.

Buskerudbysamarbeidet

Buskerudbysamarbeidet synes det er gledelig at handlingsprogrammet bekrefter byggestart ved Drammen stasjon med dobbeltspor til Gulskogen og Kobbervikdalen i 2019. Dette gir flere spor og bedre tilgjengelighet. Planarbeidet for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund må videreføres og konkludere hvilke tiltak som er nødvendig for å realisere to tog i timen mellom Drammen og Hokksund, og etter hvert videre mot Kongsberg. Det forventes at jernbanen ivaretar to tog i timen mellom Drammen og Hokksund som ledd i forhandlingene om byvekstavtale for Buskerudbyen.

Det er positivt at oppgradering av Lieråsen tunnel mellom Asker og Lier er igangsatt og vil bli fullført.

Østlandssamarbeidet

Stortinget vedtok gjeldene NTP (2018–2029) i juni 2017. Østlandssamarbeidet legger til grunn at Jernbanedirektoratet fastsetter et handlingsprogram, som legger til rette for et utbyggingstempo på InterCity i tråd med Stortingets vedtak og med endelig ferdigstilling av InterCity i 2032/2034. Kontinuitet i planlegging og utbygging på de ulike InterCity-strekningene er både rasjonelt og kostnadseffektivt. I tillegg til å være samfunnsøkonomisk fornuftig, vil sammenhengende planlegging og bygging være avgjørende for å kunne ferdigstille hele InterCity-utbyggingen med dobbeltspor innenfor de fastsatte frister. Det er viktig med rask planavklaring slik at byer og kommuner langs InterCity-traseene unngår å måtte båndlegge store arealer i mange år framover. For byene handler dette om for byutvikling og næringsutvikling.

Jernbaneforum Sør

Stortinget har bestemt at InterCity-banen skal bygges med dobbeltspor og en hastighetsprofil på 250 km/t. Begrunnelsen for dette er reisetid på utbygging av fjerntogstrekningene som forlengelse av InterCity-strekningene. Vi ser med bekymring på planene om redusert hastighet og muligheten for at visse deler av InterCity kan bygges med enkeltspor. Selv om dette i første omgang ikke vil ha store konsekvenser for lokaltrafikken, vil fjerntogtrafikken i framtiden bli kapasitetsmessig begrenset og få lengre reisetid. Ikke minst vil muligheten for økt kapasitet for gods bli begrenset.

Jernbaneforum Dovrebanen Sør

Jernbaneforum Dovrebanen Sør konstaterer at det ikke er sammenheng mellom ambisjoner i NTP og framdrift og måloppnåelse i Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram. Planene for ny infrastruktur på Dovrebanen er uklare og for lite konkrete. Forumet peker på en ubalanse mellom første og andre seksårsperiode, og er bekymret for at mindre konkrete tiltaket som er skjøvet inn i andre seksårsperiode kan bli ytterligere forskjøvet.

Jernbaneforum Dovrebanen Sør er positive til at det blir oppstart på parsellen Venjar–Eidsvoll–Langset med ferdigstillelse i planperiode, men er kritiske til at ferdigstillelse til Åkersvika er forskjøvet fra 2024 til 2026. De presiserer at det viktigste er at utbyggingen ikke utsettes ytterligere, og at de stiller seg uforstående til at parsellen Kleverud–Sørli ikke ble igangsatt i 2018, særlig siden begrunnelsen for en forskyvning på Dovrebanen har vært manglende kapasitet og midler til ferdigstillelse i 2024.

Jernbaneforumet er bekymret over tiltak som ikke er planlagt ferdigstilt innenfor planperioden, og at disse i så liten grad omtales i handlingsprogrammet. De trekker fram strekningen mellom Hamar og Lillehammer, der planlegging må igangsettes i første seksårsperiode dersom hele strekningen skal ferdigstilles innen 2034, og ber om at dette synliggjøres ved neste rullering av NTP.

Jernbaneforum Dovrebanen Sør mener at planlegging av parsellen Brumunddal–Moelv igangsettes så snart som mulig, slik at også ny tømmerterminal på Rudshøgda kan etableres når parsellen er planlagt.

Jernbaneforumet ønsker dialog med Jernbanedirektoratet om videre planlegging av korridoren Hamar–Moelv–Lillehammer.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen krever videre utbygging av InterCity-strekningen Hamar–Lillehammer, og at en slik utbygging kommer persontogene mellom Oslo og Trondheim til gode. Mellom Hamar og Lillehammer bes det om at strekningen Brumunddal–Moelv prioriteres, av hensyn til godstransporten på Dovre- og Raumabanen. Forumet ber om at det i første seksårsperiode igangsettes planarbeid på denne strekningen, for å muliggjøre en ferdigstillelse til Lillehammer innen 2034, og at dette synliggjøres i neste rullering av NTP.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Jernbaneforum Dovrebanen Sør peker på at InterCity-utbyggingen gjennom Hamar kan gi mulighet til at tog fra Trondheim/Røros over Rørosbanen kan kjøres direkte til Oslo.

Lillehammer kommune

Lillehammer kommune ber Jernbanedirektoratet synliggjøre at Stortingets vedtak knyttet om ferdig dobbeltspor til Lillehammer innen 2034 følges opp. Kommunen ber om at utbyggingsrekkefølgen nord for Hamar vurderes ut fra et kost/nytte-forhold, for å vurdere om tidligere innfrielse av effektmålene blir mulig, og at strekningene kan inngå i et framtidig høyhastighetsnett mellom blant annet Oslo og Trondheim.

Kommunen ber Jernbanedirektoratet om å vurdere utbygging av dobbeltsporsparseller heller enn kryssingsspor der jernbanen ikke skal gå i framtiden.

Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd

Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd ønsker at Jernbanedirektoratet fastsetter et handlingsprogram, som legger til rette for et utbyggingstempo i tråd med framdriften som er vedtatt i gjeldende NTP (2018–2029) for Østfoldbanen. Kommunen forventer, som et minimum, at strekningene gjennom byene følger den framdriftsplanen Stortinget la opp til. For Fredrikstad innebærer det strekningen Seut–Rolvøy, og for Sarpsborg strekningen Borg Bryggerier–Hafslund.

Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd ber om at kommunedelplan Seut–Hafslund og reguleringsplaner for jernbanetraseene mellom Haug og Hafslund, utarbeides parallelt, og så raskt som mulig, i samarbeid med Statens vegvesen og berørte kommuner.

Veiprojektene rv. 110 Simo–St. Croix i Fredrikstad og fv. 118 Ny bru over Sarpefossen med tilhørende veiomlegginger, inngår i kommunedelplanarbeidet i felles planprosjekter mellom Bane NOR, Statens Vegvesen og kommunene. Av hensyn til byutvikling, ulemper ved delt utbygging og beregnet funksjonstid for dagens bru over Sarpefossen, forventer Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd at disse prosjektene planlegges og bygges ut samtidig, slik pågående planarbeid legger opp til.

Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd ønsker å gå i dialog med Bane NOR om planlegging og utbygging på Østfoldbanen. To tog i timen i grunnrute til Fredrikstad og Sarpsborg er viktig. Samtidig er det helt avgjørende for Nedre Glomma at jernbanen bygges ut gjennom byene for å fremme byutvikling og bygge opp under passasjergrunnlaget. Bane NOR må vurdere hvordan disse hensynene kan ivaretas. Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd ber om at Jernbanedirektoratet legger til rette for en slik prosess.

Statens vegvesen Region øst

Statens vegvesen er opptatt av at framdriften i InterCity-utbyggingen videreføres. I forbindelse med endringer i NTP og diskusjoner om endringer i tilbudskonsepter bør nasjonale mål om kollektivtransport vektlegges. I innlandet er utbyggingen av InterCity avgjørende for at veksten i persontransporten kan tas med kollektivtransport. I dagens situasjon er det ingen reelle alternativer til personbilen på lengre reiser mellom byer og tettsteder. Togtransporten har kort reisetid, men lav frekvens. Busstransporten har bedre frekvens med lang reisetid. InterCitykonseptet som gir minimum doblet frekvens på InterCitystrekningen Stange–Lillehammer og kortere reisetid, er derfor et premiss for økt kollektivtransport i innlandet.

I forbindelse med tilbudskonsepter bør strekninger med mye pendling og størst vekst i transportbehovet, prioriteres med hensyn til økt frekvens og redusert reisetid. Dette bør også vurderes helhetlig i sammenheng med konkurransevnen til tog og buss som varierer i ulike lenker. I Hamarregionen har vegstrekninger mellom byer og tettsteder forskjellige forutsetninger for økt framkommelighet og kvalitet i busstilbudet. Det vurderes som mer realistisk med økt framkommeligheten i riksvegnettet enn i fylkesvegnettet. Dette bør også inngå i vurderingene om evt. endringer i tilbudskonsept for InterCity.

Utbygging av Inter City på Dovrebanen og bedre togtilbud på Gjøvikbanen er avgjørende for økning av kollektivandelen i Innlandet og innlandets attraktivitet som bo og arbeidsområde.

Økt frekvens på Inter City til Lillehammer er svært viktig. Det må sikres at det ikke kommer ytterligere forsinkelser, men at tiltaket blir gjennomført i henhold til Stortingets vedtak 2034. Lillehammer planlegger stor fortetting rundt knutepunkt som en del av bærekraftig byutvikling. Det er derfor viktig at behov og endringer knyttet til Inter City til Lillehammer blir tatt inn til bystrategisamarbeidet på et tidlig tidspunkt.

Vegavdeling Østfold har bidratt inn i Østfold fylkeskommunes uttalelse. Det aller viktigste for vegavdeling Østfold er at det sikres en framdrift på jernbanepanleggningen som ikke er til hinder for avklaring av trasé for fv. 118 ny Sarpsbru. Dagens Sarpsbru har en svært begrenset restbrukstid for tunge kjøretøy, noe som tilsier at ny bru bør/må være på plass før 2026. Fordi veg og bane ligger så tett på hverandre, og fordi et tidligere planarbeid som bare omfattet veg resulterte i varsel om innsigelse, pågår det nå arbeid med felles kommunedelplan for veg og bane (på samme måte som for rv. 110 Simo2 St.Croix og dobbeltspor). Vegplanleggningen er derfor avhengig av framdrift for jernbanepanleggningen. Det vises til uttalelsen fra Østfold fylkeskommune.

NHO

NHO har uttrykt stor tilfredshet med det investeringsløftet NTP 2018–2029 signaliserer. På jernbaneområdet har NHO vært opptatt av fullføring av InterCity inkludert Ringeriksbanen, samt enkelte andre viktige strekninger for næringslivet. NHO ble derfor svært overrasket da Jernbanedirektoratet fremmet et handlingsprogram som bryter med de politiske vedtakene som Stortinget har gjort. I første omgang ser de nå at dette rammer utbyggingstakten av InterCity-trianglelet.

NHO mener at utbyggingstakten slik den er foreslått i NTP må opprettholdes. Denne typen utsettelse har mange negative sider ved seg. NHO har sammen med byggenæringene i et brev til Samferdselsministeren, datert 11.06.2018, reagert tydelig på begrunnelsen for utsettelsen, som Bane NOR hevder å være av hensyn til markedet og markedets kapasitet. NHO og byggenæringene er ikke av denne oppfatning, og begrunnelsen er ikke forankret i dialog med bransjene selv. Snarere peker næringen på at den utvikler seg gjennom høy aktivitet og etterlyser tydelige og forutsigbare byggherrestrategier og leverandørstrategier.

En gjentakende utfordring er at planleggingsfasen tar for lang tid. Det er uhyre viktig at man prioriterer effektivt med god ressursutnyttelse. Utredninger NHO har fått utført viser at hvis man aktivt tar i bruk dagens regelverk er mulig for å senke gjennomsnittlig planleggingstid med 2–3 år. Det bør derfor igangsettes et arbeid med å korte ned planleggingstiden med forpliktende deltakelse i alle ledd og tydelige tidsfrister.

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli og Lyntogforum Møre og Romsdal

Lyntogforum påpeker at å kunne inkludere InterCity-nettet på Østlandet i det framtidige høyhastighetsnettet, er svært viktig for å gi størst mulig effekt av Inter City-investeringene. I følge Jernbaneverkets presentasjon av KVVU for Inter City, 16.02.2012, plansje 20, vil samfunnsøkonomien for InterCity da bedres vesentlig som del av et høyhastighetsnett og endres fra negativ til positiv for Østfoldbanen (fra -0,27 til +0,11) og Dovrebanen (fra -0,40 til +0,15), samt bedres fra -0,69 til -0,3 for Vestfoldbanen. Som del av et nasjonalt og skandinavisk høyhastighetsnett, vil det være mulig å tilby langt flere avganger i Inter City-området, ikke minst i den såkalt «ytre sirkel», gjennom samspillet med overført langdistansetraffikk fra bl.a. fly og bil. I flg. beregningene fra Deutsche Bahn International, vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for regional-/ InterCity-, langdistanse- og godstrafikk generere frakt- og billettinntekter som både kan dekke drift og vedlikehold av tog og baner, og betale ned investeringene i infrastrukturen. Investeringer i InterCity alene, vil derimot resultere i driftsunderskudd og øke behovet for subsidier, slik det flere ganger er bemerket i NTP – og følgelig heller ikke kunne gi inntekter til å dekke noen del av infrastrukturinvesteringene.

Lyntogforum peker på at InterCity alene gir liten klimaeffekt, og i flg. beregningene redusere klimautslippene med kun 45 000 tonn CO₂ per år. Dette fordi InterCity alene vil gi minimal overføring av godstrafikk, flytrafikk og langdistanse biltrafikk til bane, hvor de store klimaeffektene ligger, og som først vil utløses når InterCity kan inngå som del av et nasjonalt høyhastighetsnett. Ved en delvis utsettelse av deler av InterCity det derfor svært viktig å nytte tiden effektivt til å innpasse planene for InterCity i de strekningsvise utredningene av høyhastighetsbaner, jfr. vedtaket i NTP sitert i første avsnitt ovenfor.

For Jernbane (FJ)

Vi vil trekke fram følgende sitat fra NTP 2018–2019: «[...] alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå» (side 44 i seksjon 3.4.3). Dessverre syns ikke høringsversjonen å gå inn for å implementere dette. I Jernbanemagasinet (7.3.18 på jernbanemagasinet.no) heter det i artikkelen «Bane NOR skal spare 13 milliarder. I Vestfold er de allerede i gang» følgende: «250 km/t skal kun legges til grunn om kostnaden ikke øker i forhold til 200 km/t.» I praksis kan dette bety at tog ikke vil bli konkurransedyktig mot fly de neste 100 årene.

Aksjon Rett Linje (ARL)

InterCity gjennom Østfold bør etter ARLs syn ikke bygges etter dagens planer. De er utdaterte allerede før byggestart og vil gi enorme ulemper for kommunene og innbyggerne. Når vi så vet at InterCity vil bli ekstremt kostbar og komplisert, siden traséen går milevis gjennom blå- og kvikk-leire, så indikerer dette at man burde tenkt nytt om hele trasévalget for InterCity gjennom Østfold.

I Moss vil valgte konsept gi enorme kostnader og ingen påviselig positiv effekt. Økte kostnader for Riksveg 19 gjennom Moss vil også vanskeliggjøre fullgod og tidsmessig finansiering lenger ut i triangelet, og vil også ha en viss, men marginal, negativ påvirkning på attraktivitet lenger ut i triangelet. Krav til større finansiering vil også kunne forlenge byggetiden med alle de kostnader og ulemper det fører med seg.

I Nedre Glomma bør det utredes om Mulighetsstudiets alt. 2B/Konseptvalgutredningens alt. ØB4E kan tilfredsstillende dagens InterCity-behov samtidig som dette konseptet tilfredsstiller dagens krav i vedtatt NTP 2018–2027 om at det som nå bygges skal inngå i framtidens høyhastighetsnett, underforstått at det som bygges gjennom Nedre Glomma blir en del av neste generasjon jernbane. Med bruk av dagens trasé i Nedre Glomma primært til lokaltrafikk og tilbringerbane til felles InterCity-stasjon, vil knutepunkt-attraktivitet bli større enn hva en InterCity-løsning gjennom bysentra gir mulighet for. Særlig vil dette bli attraktivt for Fredrikstad dersom den gamle linja mot Moss opprustes moderat og et visst InterCity-tilbud opprettholdes fra en ny stasjon på Grønli. Dette gir kun behov for to spor på Grønli, noe som også vil gi større plass for framtidig knutepunktutvikling området.

Forholdet mellom dagens planlagte utbygging og neste generasjon jernbane er ikke omtalt eller behandlet på noe vis i handlingsplanen. Dette er etter ARLs syn en stor mangel med planene, siden et stort nok perspektiv ville kunne gjøre utbyggingen mye billigere gjennom å vurdere å forsere neste generasjon jernbane for å overflødiggjøre deler av InterCity-utbyggingen.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 InterCity

Gjennom arbeidet med handlingsprogrammet har det kommet fram ny kunnskap som viser at framdrift som tidligere ble lagt til grunn for de ulike InterCity-strekningene ikke lenger er realistisk eller rasjonelt økonomisk og i anleggsgjennomføringen. En forsering vil, om det lar seg gjøre, medføre økte kostnader og risiko. Det er særlig tilgangen på kompetanse innen de jernbanetekniske fagene som vil begrense mulig framdrift.

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP 2018–2029, med vektlegging på den første seksårsperioden. Å fastsette gjennomføringstakt, rekkefølge og ibruktagelestidspunkt på de Ytre InterCity-strekningene må vurderes fram mot rulleringen av NTP for 2022–2033.

Jernbanedirektoratet vil ta initiativ overfor Bane NOR, berørte fylkeskommuner og Østlandssamarbeidet til en gjennomgang av forutsetninger, begrensninger og muligheter knyttet til framdrift av utbygging langs InterCity-aksene.

For Kleverud–Sørli er det bestemt at parsellen skal sees i sammenheng med strekningen Sørli–Åkersvika, med mål om å oppnå kostnadsgevinster for hele strekningen.

Ved siden av føringene fra Stortinget om hastighetsstandard for nye banestrekninger har jernbanesektoren også klare forventninger om å muliggjøre tilbudsforbedringer innenfor rammene satt av i NTP. Nær eller der alle tog skal stoppe kan det derfor være hensiktsmessig å vurdere lavere hastighetsstandard, dersom dette medfører lavere kostnader og medfører at øvrige mål kan nås. InterCity-strekningene som er under planlegging i Østfold er forankret gjennom lokale vedtak og NTP 2014–2023 og NTP 2018–2029.

Handlingsprogrammet omhandler tiltak som skal gjennomføres eller igangsettes i planperioden. InterCity-strekningene skal kunne inngå i et framtidig høyhastighetsnettverk, men det foreligger per dags dato ingen beslutning for om at et slikt nettverk skal realiseres. InterCity-utbyggingen skal primært dekke det regionale markedet rundt Oslo, og vil derfor ikke gjøres overflødig, uavhengig av om en senere utbygging av et høyhastighetsnettverk igangsettes eller ei.

Øvrige innspill og kommentarer tas til orientering.

Kongsvingerbanen

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark mener at det er viktig at tiltakene som planlegges på Kongsvingerbanen ligger i første seksårsperiode. Fylkestinget mener imidlertid at det kreves kapasitetsøkende tiltak utover det som ligger i handlingsprogrammet, og mener det er nødvendig å igangsette en KVVU for Kongsvingerbanen.

Fylkestinget mener det er positivt med økt kapasitet på persontogene på Kongsvingerbanen. Videre ønsker de at Skotterud stasjon gjenåpnes, et gjennomgående togtilbud Oslo–Karlstad, og at enkelte avganger mellom Asker og Kongsvinger forlenges til Skotterud.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget er tilfreds med at det i NTP varsles at det skal settes i gang en KVVU for Kongsvingerbanen. I arbeidet med KVVU-en er det viktig at behovet for styrking av det regionale togtilbudet, raskere forbindelse mot Stockholm og robusthet for godstransporten legges til grunn. Fylkestinget ber om at et konsept som ser på en sammenkobling mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen også vurderes av hensyn både til person- og godstrafikken.

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)

SNR vil i likhet med Jernbane forum Kongsvingerbanen sterkt understreke behovet for kapasitetsøkende tiltak for å møte befolkningsveksten i området. Kapasiteten i rushtid er allerede sprengt.

SNR registrerer at foreslått plattformforlengelse ved Blaker stasjon og ombygging av Rånåsfoss stasjon med to plattformer, overgang, parkeringsanlegg og bussholdeplass ikke er prioritert. Tiltakene på Rånåsfoss vil bidra til å øke kapasiteten på Kongsvingerbanen, og det er beklagelig dersom dette skyves ut i tid. Ombygging av Rånåsfoss stasjon er viktig for å tilrettelegge for at Rånåsfoss og Auli skal bli et velfungerende felles tettsted.

SNR er positive til en KVVU for Kongsvingerbanen, og ber om at denne prioriteres ressursmessig. En evt. KVVU for strekningen Oslo–Stockholm, via Gardermoen eller Aurskog–Høland er ønskelig, og bør sees i sammenheng med denne.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Kongsvingerbanen

Innspillene tas til orientering.

Dovrebanen

Oppland fylkeskommune

Fylkestinget ber om at det som grunnlag for NTP 2022–2033 utarbeides planer for totimersintervall for persontog Oslo–Trondheim, og at dette følges opp med økt offentlig kjøp.

Nord-Fron kommune

Nord-Fron kommune peker på at sektoren må være bevisst sitt historiske samfunnsansvar også i mindre tettsteder og byer med sentrale stasjonsområder, der jernbanen har bundet opp store arealer og utgjort en barriere. I Vinstra trekkes det fram behovet for bedre forbindelser på tvers av banen, og at det prioriteres etablering av planfrie kryssinger av jernbanen utenfor tettstedet, men ikke i tettstedet. Kommunen mener at tiltak i tettstedet vil ha høyere samfunnsnytte og risikoreduserende virkning. Det bes også om at tiltak på Vinstra stasjon prioriteres innen 2023.

Kommunen støtter seg til uttalelsen fra Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen

Jernbaneforumet krever at persontogtilbudet på Dovrebanen økes til totimersintervall ved oppstart av trafikkkpakke 2, og peker på at allerede gjennomført mulighetsstudie for Dovrebanen viser hva som skal til av tiltak for å muliggjøre et slikt togtilbud.

Videre ber jernbaneforumet om at det igangsettes planarbeid mellom Lillehammer og Trondheim for senere utbygginger for gods- og persontogtilbudet mellom Oslo og Midt-Norge.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ber om at vedlikehold- og fornyelsestakten på Dovrebanen økes, og at nye tiltak gjennomføres for å bedre standarden.

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ber om at rammevilkårene for godstransporten utformes slik at operatørene kan utforme et transporttilbud som imøtekommer politiske klima- og miljømål.

Til slutt ber forumet om dialog og samarbeid om videre planlegging av strekningen Lillehammer–Åndalsnes/Trondheim.

Statens vegvesen Region øst

I Rosten i Sel kommune langs E6 har Statens vegvesen sett på en potensiell fellesføring for veg og jernbane. Utredningsarbeidet ble startet for cirka tre år siden. Området er svært rasutsatt og i utredningen som ble gjort, var fellesføring av veg og jernbane et av flere alternativer. Det var kontakt med Jernbaneverket som viste interesse for ideen, men det har ikke vært kontakt på snart to år vedr temaet. Poenget med jernbane i tunnel er at dette vil gi mulighet for kryssingsspor ved fortsatt å benytte eksisterende jernbanelinje i dagen.

For Jernbane (FJ)

Midtkorridoren redder både strandsonen og naturreservatet på Hamar. Planleggingen av dobbeltspor Kleverud–Sørli–Åkersvika er kommet langt, og det er ugunstig å utsette ferdigstillingen fra 2024 til 2026. Den vedtatte elektrifiseringen Elverum–Hamar vil føre til at dieseltog fases ut, og det gjør midtkorridoren med maksimalt lokk til et aktuelt alternativ. Plasseringen av stasjonen blir mer sentral, antall togpassasjerer og nytten blir høyere enn for andre alternativer. Dette alternativet bør også utredes nå som det skal gjennomføres en ny utredningsrunde.

Både Åkersvika naturreservat og strandsonen på Hamar representerer reelle verdier som ikke er blitt prissatt i tidligere utredninger. Dette kan typisk føre til grov undervurdering av disse verdiene at et dårlig alternativ blir vedtatt på grunn av inadekvat informasjon. For Jernbane vil derfor sterkt anbefale at naturreservatet og strandsonen prissettes i kommende utredninger. Det finnes flere

ulike metoder som kan benyttes, og med tanke på de store verdiene som står på spill, vil det være hensiktsmessig å presentere resultater fra ulike metoder som benyttes i andre sammenhenger.

Videre bør utredninger med en østlig plassering av Hamar stasjon inkludere alternativer som innebærer at Rørosbanen føres inn til Hamar sør for Åkersvika naturreservat slik at dette ikke ødelegges enda mer. Tilsvarende gunstig for reservatet vil det være å føre Rørosbanen direkte fra Løten til Stange. Denne varianten vil forkorte reisetiden Elverum–Gardermoen–Oslo betraktelig, men krever mye matjord. Et alternativ kan være avgreining fra Dovrebanen i området Kleverud. Kortest mulig reisetid til både Hamar og Elverum og sparing av naturreservatet synes å være særskilt gunstig.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Dovrebanen

Totimersintervall på fjerntogstrekningene utredes av Jernbanedirektoratet. Øvrige innspill tas til orientering.

Gjøvikbanen

Oppland fylkeskommune

Fylkestinget i Oppland er svært positive til tiltak som gjennomføres og planlegges på Gjøvikbanen, og ber om at Stortinget følger opp med nødvendige bevilgninger i årene framover. Det forutsettes også at bevilgningene for offentlig kjøp følger opp det togtilbudet som ny infrastruktur muliggjør.

Fylkestinget oppfordrer Jernbanedirektoratet om å følge opp anbefalingene fra mulighetsstudien fra 2015, og at det i NTP 2022–2033 må forankres igangsettelse av kommunedelplan av dobbeltspor Oslo S–Roa.

Fylkestinget i Oppland ber Jernbanedirektoratet om at det settes i gang et forprosjekt for å avklare framtidig traseer for jernbane i og rundt Gjøvik fram til Moelv/Dovrebanen.

Stor-Oslo Nord

Stor-Oslo Nord støtter Jernbanedirektoratets anbefaling for etablering av timesintervall mellom Oslo S og Gjøvik fra 2022, og at tilstrekkelig materiell settes av til et slikt togtilbud, men ber om at det blir dialog om en tidligere innføring av et morgentog til Gjøvik vurderes.

Stor-Oslo Nord ber om at det igangsettes konsekvensutredning av dobbeltspor Oslo S–Roa, slik at dette kan prioriteres som prosjekt i NTP 2022–2033.

Stor-Oslo Nord ber om at det igangsettes en mulighetsstudie for å avklare framtidige løsninger for godstransporten på Gjøvikbanen, sett i sammenheng med et forprosjekt for å avklare framtidige transportløsninger i og rundt Gjøvik, før neste NTP.

Stor-Oslo Nord ber om at kvalitetssikring av KVV Oslo-Navet (Jaren)–Gjøvik–Moelv ikke trekker ut i tid, og at den kan legges til grunn for videre planlegging av Rv 4 og Gjøvikbanen.

Gjøvik kommune

Gjøvik kommune slutter seg til høringsuttalelse fra regionrådet i Gjøvikregionen og til forslag til uttalelse fra fylkestinget i Oppland fylkeskommune 12.06.2018.

Kommunen ber om at KVV Oslo (Jaren)–Gjøvik–Moelv følges opp ved å gjennomføre en konsekvensutredning av en sammenkobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)

Det er positivt at Gjøvikbanen blir prioritert med nye togsett i 2018 og økt frekvens til Hakadal og Jaren i 2021. Gjøvikbanens kapasitet er likevel sprengt i rushtid framover og vil ikke kunne ta store

deler av økning i transportarbeid når Rotnes som prioritert tettsted skal vokse framover. SNR vil derfor jobbe for å framskynde realisering av omlegging av Gjøvikbanen mellom Oslo og Hakadal, som vist i konseptvalgutredningen for Gjøvikbanen i 2016 (Nittedalsbane).

Nittedal kommune

Nittedal kommune støtter Jernbanedirektoratets plan for etablering av timesintervaller mellom Gjøvik og Oslo fra 2022, og forventer at Stortinget følger opp med de nødvendige bevilgninger i statsbudsjettet for 2019 og framover.

Nittedal kommune krever at det sikres tilstrekkelig med togsett på Gjøvikbanen, til å kunne få på plass et tidlig morgentog (før 08.00) til Gjøvik fra 2022, eller tidligere.

Nittedal kommune ber Jernbanedirektoratet iverksette en konsekvensutredning av en ny trase og dobbeltspor Oslo S–Roa (Nittedalsbanen), sammen med de berørte kommunene, som grunnlag for en felles kommunedelplan for traseen, og slik at dette kan prioriteres som prosjekt i NTP 2022–2033.

Nittedal kommune ber om at kvalitetssikringen av KVV Oslo (Jaren)–Gjøvik–Moelv ikke trekker ut i tid, og at den godkjennes og kan legges til grunn for det videre arbeidet med Rv4 og Gjøvikbanen.

Statens vegvesen region øst

Det må sikres at nytt kryssingsspor på Reinsvoll for å oppnå overgang fra to- til timesintervall i grunnrute Oslo–Gjøvik realiseres innen 2022. Det er positivt at det i første seksårsperiode her skal gjøres tiltak som skal sikre bedre ombordkapasitet og regularitet i tog mellom Oslo og Gjøvik.

Foreningen MiljøRett§112

Foreningen MiljøRett§112 foreslår at togstrekningen Oslo–Roa (Grua)–Jevnaker–Hønefoss blir bedre belyst til tross for at Gjøvikbanen ikke ligger inne i NTP.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Gjøvikbanen

Jernbanedirektoratet avventer ferdigstilling av ekstern kvalitetssikring av «KVV Transportsystemet Jaren (Oslo)–Gjøvik–Moelv», og påfølgende regjeringsbeslutning knyttet til KVV-en.

Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP.

Øvrige kommentarer tas til orientering.

Østfold- og Follobanen

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune, og berørte kommuner, ønsker å gå i dialog med Bane NOR om planlegging og utbygging på Østfoldbanen. For Østre linje forventes det på kort sikt flere innsatstog i rushtid (*) og på sikt to tog i timen i grunnrute. Dette er avgjørende for videre vekst i og et sentralt element i kommuneplan nye Indre Østfold kommune.

Østfold fylkeskommune forventer også at Jernbanedirektoratet sikrer Østre linjes påkobling sør for Ski stasjon i drift fra 2025, iht. til handlingsplanen. Dette er avgjørende for flere tog på begge Østfoldbanene.

Østfold fylkeskommune ber om at arbeidet med planlegging av hensettingspor langs både Vestre og Østre linje, avklares så raskt som mulig for å sikre tidlige planavklaringer og muligheter for flere tog.

Det gjøres ikke endringer i stoppmønstret som forringer tilbudet for pendlere på Østfoldbanen.

Råde stasjon er spesielt viktig for innbyggere i regionen som ikke har enkel tilgang til stasjonene i byene.

Østfold fylkeskommune ber om at Østfoldbanen Østre linje gjenåpnes for persontrafikk fra Sarpsborg til Mysen.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget støtter prioritering av nytt dobbeltspor gjennom Moss for å kunne ta ut gevinsten av ny Follotunnel med økt frekvens på lokaltog Moss–Stabekk, samt forslaget om å bygge planskilt påkobling av Østre linje sør for Ski stasjon. Fjerning av dagens østre linje i Ski sentrum vil også friggi sentrale arealer for byutvikling.

Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet om at det bygges midlertidig vendespor i Vestby for å kunne øke antall tog på Østfoldbanen når Follobanen åpner i 2021. Fylkestinget ber om at L2 Stabekk–Ski forlenges til regionbyen Ås og Vestby.

Fylkestinget i Akershus ønsker at det skal jobbes for å øke kapasiteten for reisende med tog fra og til Vestby og Ås. Fylkestinget ber om at Jernbanedirektoratet gir oppdrag til Bane NOR om å utrede hensettingsanlegg og togverksted «I Follo syd for Ski» og ikke som nå «umiddelbart syd for Ski». Dette for å gi mulighet for at lokaltog (L2) som i dag går fra Oslo til Ski, kan utvides til også å inkludere Ås og Vestby.

For Jernbane (FJ)

Det må snarest avklares hvordan Follobanen kan videreføres sørover som en direktelinje Ski–Sarpsborg, og hvordan den skal inngå i en høyfartsbane til Stockholm, Göteborg og videre sørover. Istedenfor uten videre å spre de knappe ressursene på to separate baner fra Oslo til henholdsvis Göteborg og Stockholm, synes det hensiktsmessig å vurdere en felles korridor hvor linja mot Stockholm avgreines enten ved Sarpsborg eller Halden. Norges Europabane bør føres helt til Göteborg i en trase som ikke får bli lenger enn E6. Som det 3. alternativet Oslo–Stockholm kan tog fra Oslo benytte den planlagte svenske høyhastighetsbanen Göteborg–Jönköping–Stockholm (2 t 0 min reisetid Göteborg–Stockholm ved 320 km/t eller 2 t 16 min ved 250 km/t). Ved å bygge den nye jernbanen fra Ski til Göteborg for 320 km/t, vil reisetiden Oslo–Göteborg bli på 1 time med ett stopp i Østfold.

Ny bane til Göteborg kan få dobbelt så stor effekt som InterCity. Ifølge Eurostat har disse to storbyregionene 2,9 millioner innbyggere (1,3 i Oslo og 1,6 i Göteborg). Økt samspill mellom utdanning, forskning, næringsliv og offentlig forvaltning innen dette geografiske området gir grunnlag for å øke innovasjonstakten, konkurransevnen, lønnsnivået, antall arbeidsplasser og skattegrunnlaget.

Samtidig som nytt dobbeltspor via alle byene og tettstedene planlegges, bør det også planlegges en Europabane Ski–Sarpsborg og videre sørover til Göteborg. En slik bane var et av alternativene i Høyhastighetsutredningen. Skal en slik bane realiseres er det nødvendig nå å planlegge påkoblinger med InterCity ved bl.a. Ski og Sarpsborg. Vi anser det nødvendig med en egen bane for Norges europatrafikk. InterCity-banen får mange fartsbegrensende kurver. En Europabane får ikke bli lenger enn E6. Den må utredes for både person- og godstrafikk.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Østfold- og Follobanen

Kommentar: Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør. Øvrige innspill tas til orientering.

Vestfoldbanen, Drammen og Sørlandsbanen (nord)

Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune har en forventning til følgende frekvens på Vestfoldbanen:

- To tog i timen til Skien i 2026.
- En ny avgang fra Oslo om morgenen som er i Skien kl. 07.40, dette er viktig å ha på plass innen 2020, da sammenslåingen av Vestfold og Telemark vil medføre flytting av arbeidsplasser og øking i pendlingen.

Videre mener Telemark fylkeskommune at Vestfoldbanen må være ferdig utbygget fram til Skien i 2027.

For å legge til rette for effektiv og robust avvikling av togtilbudet er det svært viktig å sikre tilstrekkelig kapasitet til å parkere tog i Skien (Nylende).

Vestfold fylkeskommune

Det er behov for å utvide driftsdøgnet på Vestfoldbanen for blant annet å korrespondere med morgen- og kveldsavgangene på Torp Sandefjord Lufthavn, samt å knytte den nye arbeidsregionen sammen når fylkene Vestfold og Telemark slås sammen.

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget forutsetter at Staten sørger for at det kan gå to tog i timen til Kongsberg, reisetid Kongsberg–Oslo under en time og halvtime frekvens. Første etappe mellom Drammen og Hokksund og bygges ut i sin helhet til Kongsberg innen 2030. Ombygging av Mjøndalen stasjon anses som et svært viktig tiltak, også for å realisere to tog i timen, og må raskt følges opp av en tilsvarende modernisering av Hokksund stasjon.

Buskerudbysamarbeidet

Det er avgjørende viktig at det blir flere avganger og større kapasitet på strekningen Lier–Kongsberg. Omlegging av linje L13 forutsettes å gi hyppigere stopp på Lier og Brakerøya stasjoner.

Ny jernbanestasjon på Lierstranda er viktig for Drammen og Lies fjordbyutvikling. Jernbanedirektoratet bør igangsette planlegging av ny jernbanestasjon på Lierstranda i samarbeid med berørte kommuner. I påvente av dette må Brakerøya stasjon videreutvikles og togtilbudet styrkes for å ivareta et godt kollektivtilbud til de mange nye arbeidstakerne på Brakerøya.

Kommunene i Buskerudbyen ønsker å være en aktiv part for å løse hensettingproblematikken for togtilbudet Drammen–Hokksund–Kongsberg.

Nedre Eiker kommune

Kommunen er positiv til satsingen med flere store prosjekter mellom Drammen og Hokksund.

For Jernbane (FJ)

I någieldende planlegging mangler det gode planer for Grenland som nasjonalt jernbaneknutepunkt. Det er ingen planer for Porsgrunn–Skien. Foreløpig utpekt alternativ for Grenlandsbanen er bare tilpasset framtidig trafikk langs kysten Vestfold–Grenland–Agder. Den er ikke tilpasset samtrafikk med en Vestlandsbane over Haukeli–Bø–Notodden som i så fall vil foregå via en ny Bratsbergtrasé. Tog fra Vestlandet vil da for eksempel kunne kjøre via Grenland og Vestfoldbyene til Oslo, og tog fra

Sørlandet vil kunne ta den kortere ruta over Kongsberg til Oslo, Sørlandet–Vestlandet med gjennomgående pendler blir også mulig.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Vestfold, Drammen og Sørlandsbanen (nord)

Innspill til nye rutetilbud vil bli tatt med i videre planlegging innenfor de muligheter som infrastrukturen til enhver tid muliggjør. Handlingsprogrammet er en konkretisering av NTP og forslag til nye tiltak må vurderes i forbindelse med neste NTP. Øvrige innspill tas til orientering.

Bratsbergbanen

Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune har en forventning til følgende frekvens på Bratsbergbanen:

- Stiv totimersfrekvens over døgnet med korrespondanse med Sørlandsbanen på Nordagutu og med buss på Notodden kollektivterminal.
- Økt frekvens i rush, kveld og helg når banen har tilfredsstillende regularitet.
- Telemark fylkeskommune er positive til utredning av om og eventuelt hvordan Bratsbergbanen kan utnyttes bedre Notodden–Grenland–sørlige Vestfold. Utredningen må skje i nært samarbeid med Telemark fylkeskommune og komme i gang raskt
- Korrespondansen mellom Sørlandsbanen og Bratsbergbanen på Nordagutu må opprettholdes og utvikles videre

Telemark fylkeskommune er tilfreds med at de siste 800 m fram til Notodden kollektivterminal skal elektrifiseres. Prosjektet må ferdigstilles senest i 2019, det forventes oppstart i 2018 med anleggsbidraget fra Telemark fylkeskommune og ekstrabevilgninger fra Stortinget. Det er viktig at banen trafikkeres av materiell som gir bedre regularitet.

Fylkeskommunen ønsker å vurdere nærmere om og eventuelt hvordan Bratsbergbanen kan betjene Notodden–søndre Vestfold bedre.

Det forutsettes at det bevilges nok penger til drift, vedlikehold og fornyelse slik at banen sin funksjon som person og godsbane kan opprettholdes.

Vestfold fylkeskommune

Det bør snarest settes i gang en utredning om hvordan Bratsbergbanen kan utnyttes bedre mellom Notodden–Grenland og sørlige Vestfold.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Bratsbergbanen

Kommentar: Innspillene tas til orientering

Andre tiltak på Østlandet

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget mener den videre planleggingen og utbyggingen av jernbanen på Østlandet bør sees som en del utviklingen av aksene Oslo–Gøteborg–Malmø–København, og mot Stockholm. Dette for å bygge opp under potensialet for et mer sammenhengende bo- og arbeidsmarked i Norden. Fylkestinget ber om at det opprettes et formalisert samarbeid om planlegging og finansiering av slik utbygging på begge sider av grensen. Fylkestinget ser behov for et tettere og mer formalisert samarbeide om planlegging på begge sider av grensen, slik at vi så raskt som mulig kan få raskere og bedre baneløsninger på disse aksene.

Fylkestinget ber om at det prioriteres å ta ut effektene av investeringene så raskt som mulig, særlig langs Østfoldbanen, og at tilbudet til de reisende i byggeperioden må være godt.

Akershus Fylkesting ber Jernbanedirektoratet vurdere om det er mulig å utnytte kapasiteten på linjenettet bedre ved å utnytte/dele Flytogets kapasitet/slots med ordinære avganger, i perioder av døgnet med mange reisende.

Akershus Fylkesting forventer at Bane NOR i de byggeprosjekter som settes i gang følger strenge etiske standarder, sette krav i anbud som bygger opp under et seriøst arbeidsliv, og at kontrakter deles opp slik at også norske entreprenører kan delta i konkurransen.

Akershus Fylkesting forventer at NSB og Bane NOR snarest rydder opp i den uholdbare situasjonen som har oppstått på grunn av for lav bemanning på lokaltogene i Oslo-området.

Oslo kommune

Oslo kommune ber staten ta initiativ overfor svenske myndigheter til et tettere og mer formalisert samarbeid om planlegging på begge sider av grensen til Sverige, slik at tog kan bli et konkurransedyktig alternativ både til bil og fly mot Göteborg–København og Stockholm både for gods og passasjertrafikk.

Buskerud fylkeskommune

Fylkestinget ber Jernbanedirektoratet sikre at tilgjengelig sporkapasitet vest for Oslo S utnyttes optimalt. Operatører på strekningen må tilby sine seter til alle reisende, også de som skal andre steder enn Oslo lufthavn Gardermoen.

Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet understreker at jernbanen i framtiden skal være ryggraden i det nordiske transportsystemet. Grensekryssende infrastruktur er i denne sammenheng avgjørende og det nordiske triangel med forbindelsene mellom Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm er i denne sammenheng spesielt viktige. Østlandssamarbeidet vil derfor nok en gang understreke behovet for en samlet og helhetlig planprosess for begge korridorene med aktiv deltagelse både fra Trafikverket i Sverige og Jernbanedirektoratet i Norge.

Østlandssamarbeidet ber Jernbanedirektoratet sikre at tilgjengelig sporkapasitet vest for Oslo S utnyttes optimalt. Operatører på strekningen må tilby sine seter til alle reisende, også de som skal til andre steder enn Oslo lufthavn. Også på de øvrige togstrekningene inn mot Oslo må man sikre optimal kapasitetsutnyttelse.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Osloregionen vil understreke behovet for satsingen på grenseoverskridende jernbane, både person- og godstrafikk, på strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg. Osloregionen etterlyser en mer tydelig satsing på grensekryssende jernbanetrafikk i handlingsprogrammet. Grenseoverskridende prosjekter er kompliserte og det er avgjørende med et godt samarbeid med svenske myndigheter. Trafikketatene (svenske og norske) bør benytte seg av de muligheter som ligger i EUs TEN-T program i planlegging av grenseoverskridende prosjekter. Osloregionen viser også til Sveriges nasjonale transportplan som nylig er lagt fram, der man ønsker et tettere samarbeid med norske myndigheter og raskere gjennomføring av grenseoverskridende strekninger.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Andre tiltak på Østlandet
Innspillene tas til orientering.

Godstrafikk

Hedmark fylkeskommune

Fylkestinget i Hedmark spiller inn behov for en plan for godsavvikling sammen med utbyggingen av InterCity, og trekker her fram terminalen på Sørli. For ny tømmerterminal på Rudshøgda trekkes behovet for å planlegge dobbeltsporparsellen Brumunddal–Moelv i første seksårsperiode fram.

Fylkestinget i Hedmark er fornøyd med at en relokalisering av Norsenga tømmerterminal er omtalt i handlingsprogrammet, men ber om at tiltaket tidfestes i første seksårsperiode.

Fylkestinget i Hedmark peker på at det er viktig at godstiltakene langs Solør- og Rørosbanen ligger inne med gjennomføring til 2024, men ønsker at elektrifisering av Solør- og Rørosbanen gjennomføres i første seksårsperiode, og at denne inkluderer Elverum stasjon.

Oppland fylkeskommune

Fylkestinget forventer at planleggingen av parsellen Brumunddal–Lillehammer igangsettes i 2019, og at dette arbeidet må sees i sammenheng med tømmerterminal på Rudshøgda. I forbindelse med planleggingen av terminalen må det utredes behov og omfang for terminalen, med bakgrunn i at terminalen på Sørli skal bestå, og i lys av mulig etablering av en terminal på Trevatn.

Fylkestinget i Oppland ber om at tiltak i godspakken på Gjøvik- og Dovrebanen får en rask gjennomføring for å oppfylle nasjonale og regionale klimamål, og for å bedre godsoperatørenes konkurransevne og begrense veksten i veitrafikken.

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune ber om at plasseringen av en jernbaneterminal for gods i søndre Østfold avklares så raskt som mulig, for å bøte på usikkerheten om hvor framtidig traseføring mellom Sarpsborg og Halden vil komme. En slik avklaring er viktig for byutviklingen i Halden kommune. Det samme gjelder arbeidet med godsterminal i Vestby, inklusive jernbane til havnene.

Østfold fylkeskommune ber at det i planverket tilrettelegges for mer miljøvennlig godstransport, med sidespor til fylkets havner og oppgradering og lange kryssingsspor på østre linje iht. til tidligere planer. Det muliggjør igjen godstog på østre linje, som den korteste strekningen fra Oslo til kontinentet og som en nødvendig reserve-/avlastningsstrekning for østre linje. Dessuten gir det muligheten for at persontog kan krysse utenfor stasjonene på østre linje og slikt sett redusere kjøretiden betraktelig.

Østfold fylkeskommune ber Jernbanedirektoratet opprettholde dialogen med skognæringen, for å klarlegge behovet for en jernbaneterminal for tømmer i Indre Østfold. Skognæringen er viktig for Norges verdiskaping, og må sikres gode rammevilkår. Behovet for jernbanetilknytning til havner i Østfold må også vurderes.

Akershus fylkeskommune

Fylkestinget er positiv til den varslede godssatsningen for å overføre gods fra vei til bane, bl.a. byggingen av en ny godsterminal på Hauerseier.

Oslo kommune

Oslo kommune mener at det er positivt at det gjennomføres effektiviseringstiltak for godstransporten, men det er i den sammenhengen viktig både på kort og lang sikt at utviklingen holdes innenfor de områder som i dag er avsatt til terminalvirksomhet. Uttrekkspor fra Alnabanen inn i Hovinbyen bør unngås, da dette vil gi store arealbeslag og medføre store barrierer for byutviklingen og forbindelse på tvers i Hovinbyen.

En ny godsforbindelse fra Østfoldbanen til Alnabru bør vurderes videre. Et slikt spor vil være viktig for å redusere støy ved stasjonene, og slik legge til rette for fortetting i viktige knutepunkter. Det bør også tilrettelegges for mer transport av gods mellom Oslo havn og Alnabru godsterminal.

Vestfold fylkeskommune

Tiltakene innenfor «Godskonsept Vestfold & Telemark» må bli gjennomført innen 2021.

Ny tømmerterminal i Telemark må bygges innen 2022/23.

Kopstad godsterminal må være med i vurderingen av en framtidig terminalstruktur for Østlandet.

Stange kommune

Stange kommune merker seg at Sørli tømmerterminal ikke er omtalt i handlingsprogrammet, som de peker på har et potensiale for videre utvikling. Kommunen mener at tilsving på Hamar stasjon mot Elverum og elektrifisering av Røros- og Solørbanen er viktig for at terminalen skal kunne fungere effektivt. En satsning på Norsenga tømmerterminal trekkes også fram som viktig for regionen.

Kommunen stiller spørsmålsteget ved rekkefølgen og prioriteringen av tømmerterminaler i regionen. De trekker også fram at en terminal på Eina vil være viktig for regionen, og være med på å avlaste Dovrebanen.

Statens vegvesen Region Øst

I forbindelse med mulighetsstudie for lokalisering av flerbruksterminal mellom Kongsvinger og Roverud kan det være aktuelt å se evt. tiltak i sammenheng med tilkoblinger og utbedringer på rv. 2 og E16, både med hensyn til samregulering og tiltak for kryssing (E16) av jernbane. Det er positivt med tiltak som gjør det mulig å overføre gods fra veg til bane.

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen peker på at elektrifisering av strekningen Elverum–Støren ikke er omtalt i Jernbanedirektoratets handlingsprogram. De trekker fram at dette tiltaket vil øke kapasiteten for godstrafikk mellom Oslo og Trondheim vesentlig, og at den er sentral i forhold til utviklingen av en ny terminal sør for Trondheim.

Jernbaneforumet påpeker at en relokalisering Norsenga ikke er tidfestet i handlingsprogrammet, og at det er nødvendig å løfte fram dette tiltaket, da kapasiteten på dagens terminal er fullt unyttet.

Jernbaneforumet trekker fram at det er positivt at godstiltakene planlagt på Solør- og Rørosbanen er tenkt koordinert med utbyggingen av ERTMS, men mener at det samtidig også skulle vært planlagt for elektrifisering på strekningen Elverum–Støren.

Næringsrådet i Stange kommune

Næringsrådet i Stange kommune peker på at et ledd i godsstrategiens virkemiddel for å flytte gods fra veg til bane går ut på å øke utnyttelsen av eksisterende infrastruktur, og at satsningen på godstransport skjer i tett samarbeid med næringslivet. Næringsrådet støtter denne strategien, og trekker i denne sammenheng Sørli tømmerterminal.

Næringsrådet omtaler terminalen som den største og mest effektive tømmerterminalen langs Dovrebanen, med betydelig transport til mottakere både i og utenfor Norge. De peker derfor på at det er avgjørende for skognæringen at tømmerterminalen og plan for godsavviklingen utformes sammen med utbyggingen av InterCity-strekningen forbi terminalen.

Stange Næringsråd peker også på at terminalen kan benyttes av transport av stein- og grusmasser, og at den har potensiale for videre utvikling av næring og industri i tett tilknytning til jernbanen.

Mjøsen Skog, Viken Skog, Moelven, Stora Enso

Med henvisning til vedtak fra fylkestingene i Oppland og Hedmark knyttet til planleggingen av InterCity-strekningen Brumunddal–Moelv og Rudshøgda tømmerterminal, peker Mjøsen Skog, Viken Skog, Moelven og Stora Enso på at en tømmerterminal ikke må utsettes unødige. Dette er begrunnet med at det fra Jernbanedirektoratets side tidligere har vært kommunisert at det ikke er behov for å vente på planleggingen av dobbeltsporet, siden terminalens tilkobling til dobbeltsporet vil være forholdsvis ukomplisert.

Fylkestinget i Oppland har også lagt til grunn at det må gjennomføres en utredning av behovet for tømmerterminalen på Rudshøgda. Mjøsen Skog, Viken Skog, Moelven og Stora Enso peker på at behovet for terminalen er dokumentert gjennom tidligere analyser utført av Norges Skogeierforbund og NIBIO i samarbeid med aktørene innen skognæringen, og at utviklingen skjer i enighet mellom aktører innen skognæringen i Mjøs-regionen, forutsatt at terminalen på Sørli opprettholdes.

De fire aktørene peker på at en terminal på Trevatn er langt fra sikker å bli realisert, og at den uansett vil være et supplement for en terminal på Rudshøgda. Mjøsen Skog, Viken Skog, Moelven og Stora Enso mener at forutsetningene for å etablere en ny tømmerterminal på Rudshøgda ikke er endret, og at den vil bidra til 10 mill. kr i reduserte transportkostnader per år for skognæringen i området.

Norskog

Norskog peker på at terminalen på Sørli er den mest effektive tømmerterminalen langs Dovrebanen, at mener det er viktig at terminalen beholdes og videreutvikles. Videre pekes det på at nyere beregningsarbeid rundt tømmerterminaler og tømmerflyt i 2015–2016, som utenom å peke på at Sørli bør bestå, og at en terminal på Eina kan være aktuelt. Norskog ber derfor om en objektiv vurdering av grunnlaget før investeringen i Rudshøgda igangsettes.

Norskog mener det er avgjørende at tilsvingene på Elverum og Kongsvinger kommer raskt på plass, slik at trykket på Kongsvinger avlastes. Det samme legges til grunn for ibruggingen av ERTMS på Solørbanen, for å få utnyttet kapasiteten og fleksibiliteten i infrastrukturen, og at kryssingskapasiteten på banen må løses.

Norskog peker på at det er bred enighet på og rundt Norsenga/Kongsvinger om at en økning av kapasiteten er det mest prekære, da terminalens kapasitet er fullt utnyttet. Videre pekes det på at Hauerseier tømmerterminal vil ha stor betydning for store deler av næringen, og at det er enighet om at terminalen på Sørli skal bestå. Norskog ber derfor om at de tre terminalene blir høyt prioritert.

Om Norsenga peker Norskog at denne nå håndterer 700.000m³, mens dens kapasitet ligger på 300.000m³, og at dette gjør terminalen sårbar, og er til hinder for verdikjæpende sorteringsarbeid. Videre pekes det på at kapasitetssituasjonen medfører at overskytende tømmer transporteres på veg istedenfor bane, og at arbeidet med å planlegge en relokalisering igangsettes umiddelbart.

Norskog mener at det ikke er tilfredsstillende at en ibrugging for relokalisering av Norsenga tømmerterminal ikke er tidfestet i handlingsprogrammet, og ber om at tiltak i de tyngste skogsområdene prioriteres, for å bygge opp under det grønne skiftet.

NHO Logistikk og Transport (NHO LT)

Alnabru er navet for godstransporten i Norge, og næringen er helt avhengig av at Alnabru fungerer. En omfattende utbygging eller ombygging på Alnabru som ligger langt fram i tid og som vil være svært kostnadskrevende, er helt avhengig av økt kvalitet på infrastruktur på alle banestrekninger. Uten dette vil rett og slett ikke en slik investering betale seg. NHO LT kan ikke se noen grunn til kapasitetsøkning på denne terminalen så lenge man har synkende volumer på jernbane. Volumet faller grunnet lav kvalitet på framføringen på de ulike strekningene, og økende kostnader, og våre medlemmers kunder krever omlegging til biltransport som følge av dette. Det som må gjøres er å

vurdere kvaliteten og varigheten på signalanlegget på Alnabru. Det er en forutsetning for all godstransport i Norge at dette er til å stole på. NHO LT forstår at dette nå er satt ut til Sweco, det er bra at dette arbeidet kommer i gang.

I forbindelse med at Holmen godsterminal i Drammen utvides og Nybyen legges ned, må flaskehalsproblematikken for å komme til og fra Holmen ut på hovedsporet adresseres.

CargoNet

For Drammen uttrykker CargoNet bekymring for at forbindelsen mellom Drammen stasjon og Holmen godsterminal vil bli begrensende for godstransporten til og fra byen.

Tilsvinger pekes også på som et viktig bidrag til å øke effektiviteten av tømmertransportene.

Romedal, Stange og Vang Almanning

Romedal, Stange og Vang Almanning peker på at situasjonen rundt kapasiteten på tømmerterminal rundt Kongsvinger er en overordnet utfordring for skognæringen, som må prioriteres foran andre tiltak. Det pekes på at Norsenga har en kapasitet langt under behovet, og at den har en sentral rolle i nettverket ved at det også settes sammen tømmer tog fra andre forbindelser der.

Romedal, Stange og Vang Almanning peker også på at etablering av en tømmerterminal på vestsiden av Mjøsa, langs Gjøvikbanen, er en riktig plassering sett i forhold til skognæringens strategi om 10–12 miles avstand mellom tømmerterminalene.

For jernbane (FJ)

Om lag 900.000 trailere passerer Svinesund årlig. [Fotnote: Årsdøgntrafikken av kjøretøy over 7,6 m på den nye veien over Svinesund var i 2015, 2016 og 2017 henholdsvis 2122, 2142 og 2277, dvs. en økning på 6,3 i 2017. I tillegg kommer om lag 200 slike kjøretøy pr. døgn på den gamle veien over Svinesund. Hvis all denne lastebiltrafikken skulle overføres til jernbanen, ville det tilsvare omtrent 100 godstog pr. døgn (mellom 83 og 125). Hvis veksttakten på 6,3 prosent fortsetter, vil antall trailere over Svinesund fordobles i løpet av NTP-perioden 2018–2029. Da vil det komme krav om å bygge ut motorveien E6 Svinesund–Oslo fra 4 til 6 filer. Det blir åpenbart dyrt og en avsporing av det grønne skiftet.] Det svenske Naturvårdsverket skriver i sin høringsuttalelse om forslaget til NTP for Sverige:

«Den tunga trafiken i Sverige betalar inte sina marginalkostnader enligt Samkost 2. Vissa vägar slits också hårt av utländsk lastbiltrafik. Vägavgifter för genomfartstrafik med lastbil skulle kanske kunna används om inte en väglitageskatt tas fram.»

For Jernbane foreslår derfor at Europakorridoren også utredes for godstrafikk. Nord for Ski kan godstrafikken spare mye tid dersom det bygges en tunnel Kolbotn–Bryn (Bryndiagonalen). Vi foreslår en KVV der ulike godstraseer mellom Ski og Alnabru vurderes. Det bør vurderes å bygge en bane som egner seg både for gods- og persontrafikk i et omfang som ikke konkurrerer med godstrafikken. I korridoren Follo–Groruddalen–Romerike er kollektivandelen i dag lav. En slik kombinert gods- og passasjerdiagonal vil også avlaste Oslo S, Oslotunnelen og vestkorridoren for passasjer tog. Den vil også sikre en togflyt til og gjennom Oslo i tilfelle hendelser på jernbanen gjennom Oslo S.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.1 Gods

Tidfesting av en relokalisering av Norsenga er blant resultatene som skal komme av en utredning for Norsenga tømmerterminal gjennom det kommende året. Rv 2 og E16 kan være relevante forhold i utredningen av tilsving og relokalisert tømmerterminal nær Kongsvinger, som Bane NOR skal utføre i løpet av det kommende året. Bane NOR planlegger Rudshøgda tømmerterminal, og dette planarbeidet vil fortsette som tidligere. Utredning av ny tømmerterminal i Telemark gjennomføres gjennom det kommende året. Jernbanedirektoratet vil fortsette sin dialog mot skognæringen knyttet til framtidige terminalbehov.

Utredning av terminal i søndre Østfold er planlagt igangsatt i løpet av 2018. Jernbanedirektoratet vil fortsette sin dialog mot skognæringen knyttet til framtidige terminalbehov. Øvrige innspill tas til orientering.

Kapasiteten mellom Drammen stasjon og Holmen vurderes videre som del av den pågående planleggingen av Holmen godsterminal.

Aktørene innen jernbanesektoren vil jobbe videre for å bedre konkurransesituasjonen for gods på bane.

En godsforbindelse mellom Alnabru og Østfoldbanen har tidligere blitt utredet, og har blitt omtalt som en langsiktig løsning. Tiltaket må eventuelt vurderes i forbindelse med rulleringen av NTP. Øvrige kommentarer tas til orientering.

Elektrifisering av strekningen Elverum–Støren på Rørosbanen er ikke blant tiltakene som er omtalt gjennomført i NTP 2018–2029, og er derfor heller ikke lagt til grunn for arbeidet med jernbanesektorens handlingsprogram.

Øvrige kommentarer tas til orientering.

4.5.2 Bysatsing og regionalt samarbeid Østfold fylkeskommune

For at Nedre Glomma skal kunne legge til rette for at veksten i persontrafikk tas med kollektivtransport, sykling og gange, må staten bidra med InterCity-utbygging, herunder nye stasjoner. Dette må inngå i en byvekstavtale i Nedre Glomma. Østfold Fylkeskommune ber også om at dagens stasjonsstruktur/stasjoner på Østfoldbanen opprettholdes. Alle stasjoner er avgjørende for by og tettstedsutvikling, og for at kommunene og Østfold fylke skal være med så Norge oppfyller målene i Parisavtalen.

Telemark fylkeskommune

Det er viktig å komme videre med stasjons- og arealavklaringer i byområdet. For Porsgrunn må det settes av midler til detaljregulering av knutepunkt i Porsgrunn etter fullføring av den pågående mulighetsstudien. For Skien skal det gjennomføres mulighetsstudie for avklaring av togstopp med knutepunkt i Skien i 2019. Det skal settes av midler til detaljregulering av togstopp med knutepunkt etter dette.

Samarbeidsalliansen Osloregionen

Dersom forslaget i handlingsprogrammet om framdriften i utbygging av InterCity blir stående, vil det ha store konsekvenser for areal- og transportplanleggingen i berørte byer og kommuner, sammenlignet med framdriften i vedtatt NTP. Mange av kommunene i Osloregionen gjennomfører plan- og utviklingsprosesser, blant annet med fortetting ved kollektivknutepunkt, under forutsetning av jernbaneutbygging og et forbedret togtilbud til de reisende. Osloregionen er bekymret for at utbygging av infrastruktur og utvikling av togtilbudet ikke skjer i samme takt som byutvikling, og at planprosesser gjennomføres under feil forutsetninger.

Osloregionen foreslår at nasjonale transportetater, har en tett dialog med berørte kommuner for å gjøre nødvendige avklaringer på arealbruk og reguleringer så tidlig som mulig, for å unngå unødvendige stopp i planprosesser. Dette gjelder for eksempel båndlegging av arealer, framtidige stasjonsplasseringer og planlegging av disse. Dette er viktig slik at byutvikling kan fortsette til det beste for berørte kommuner, deres innbyggere, utbyggere, næringsliv og andre aktører.

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR)

Det er viktig at det er god dialog mellom samferdselsetatene og kommunene om forutsigbare og samordnede planprosesser, der både samferdselstiltak og by/stedsutvikling sees helhetlig.

Kommunenes arealplanlegging skal bygge opp om regional plan med fortetting og transformasjon ved kollektivknutepunkt. Dette bygger igjen opp under kundegrunnlaget for samferdselsinvesteringene. Utvikling og evt. relokalisering av stasjoner er derfor av avgjørende betydning for kommunenes planarbeid, der tiltak for tog, buss, parkering, adkomst og sykkel/gange må sees i sammenheng med lokalisering av handel/service, aktiviteter, boliger og arbeidsplasser. Arealplanleggingen er kommunens ansvar, men kommunen er avhengig av et samarbeid om planlegging av lokaliseringer og forbindelser som tjener en god lokalsamfunnsutvikling. Det er derfor en stor utfordring at Bane NORs planleggingsmandater i stor grad er begrenset til jernbaneformål. Det er videre et problem at det ikke er finansieringsmodeller for gang- og sykkelveger og andre tiltak som knytter stasjonen til lokalsamfunnet som skal betjenes.

Asker kommune

Nye Asker kommune ønsker et tett samarbeid med sentrale myndigheter for å bidra til samordnet planlegging av mobilitetsløsninger og kommunal arealutvikling.

Østlandssamarbeidet og Samarbeidsalliansen Osloregionen

Østlandssamarbeidet og Osloregionen ber om at Jernbanedirektoratet og Bane NOR tar initiativ til at et reetableres en samhandlingsarena med Østlandssamarbeidet, der også samarbeidsalliansen Osloregionen deltar. Gjennom en slik arena vil fylkeskommunene og kommunene på Østlandet kobles tettere på det løpende arbeidet med planlegging og utbygging av InterCity-prosjektet, noe som vil bidra til bedre løsninger og raskere framdriften av utbyggingen.

Sarpsborg kommune og Nedre Glomma Regionråd

For at Nedre Glomma skal kunne legge til rette for at veksten i persontrafikk tas med kollektivtransport, sykling og gange, må staten bidra med InterCity-utbygging, herunder nye stasjoner. Dette må inngå i en byvekstavtale i Nedre Glomma. 2.

Nedre Eiker kommune

Kommunen synes det er gledelig at Mjøndalen stasjon er prioritert. Det er en forventning om at to tog i timen mellom Drammen og Hokksund blir ivaretatt av Jernbanedirektoratet og fulgt opp i forhandlingene om byvekstavtale for Buskerudbyen.

I det videre planarbeidet for dobbeltspor mellom Gulskogen og Hokksund må det gis en konklusjon på hvilke tiltak og framdrift som er nødvendig for å få to tog ti timen mellom Drammen–Hokksund.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.2

Kommentar: Planavklaring i byene Hamar, Fredrikstad, Sarpsborg, Drammen, Tønsberg, Sandefjord og Larvik er prioritert i første seksårsperiode.

Øvrige kommentarer tas til orientering.

4.5.3 Billettsamarbeid

For kommentarer se kapittel 2.3.

4.5.4 Konkurransetsetting og kjøp av persontogtransport

Ingen kommentarer har kommet til dette delkapittelet.

4.5.5 Togmateriell

Vestfold fylkeskommune

Toetasjes togsett må anskaffes for Vestfoldbanen i likhet med Østfoldbanen og tas i bruk så fort som mulig for å forhindre stans i passasjerveksten fram mot 2025.

Østfold fylkeskommune

Østfold fylkeskommune ber om at arbeidet med å fase inn togmateriell med større passasjerkapasitet på Vestre linje intensiveres, og at slikt materiell settes i drift så raskt som mulig. Østfold fylkeskommune ber om en snarlig avklaring på status for bestilling av dobbeltdekkere.

Fredrikstad kommune

Fredrikstad kommune mener det er viktig at det innføres togmateriell på Vestre linje med større passasjerkapasitet enn i dagens flåte.

Kommentarer til alle innspill i delkapittel 4.5.5

Kommentar: Innspillene tas til orientering.