

Oslo, 15. juni 2026

Deres ref.: 2024/1961; 2024/2188

Jernbanedirektoratet

## HØRINGSUTTALELSE TIL STRATEGISKE UTREDNINGER

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

### Innledning

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

### Naturvernforbundets utgangspunkt

#### Transport

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

#### Energi

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

## Infrastruktur

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

### **Jernbanens rolle og fortrinn**

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

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

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

Fra et miljøståsted bør vi satse på jernbanen:

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

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

### **Tilbudsforbedringer og nødvendige tiltak**

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

## Fjerntrafikk

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

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

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

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

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

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

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

For å få større miljøgevinst av fjerntogtrafikken bør avgiftene på flytrafikken økes, gjennom å høyne passasjeravgiften og gjeninnføre CO<sub>2</sub>-avgiften.

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

### Godstrafikk

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

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

Naturvernforbundet støtter det store bildet i direktoratets anbefalinger. Tiltak som gir bedre punktlighet og regularitet og plass til flere og lengre tog er viktig. Veipricing og økte avgifter på CO<sub>2</sub>-utslipp framstår som robuste virkemidler for å oppnå godsoverføring og god ressursutnyttelse generelt. Så lenge infrastrukturen ikke leverer god kvalitet for godstransportene, må baneavgifter og støtteordningen for godsoverføring speile dette. Andre støtteordninger kan også være nødvendig, som støtte til trekraft og eventuelt at staten dekker en større del av terminalkostnadene. At Bane NOR tilbyr hjelpeløstjenester, for eksempel fra Halden og sørover, kan være en løsning som reduserer togoperatørens kostnader uten at staten må gjøre store infrastrukturinvesteringer.

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

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

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

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

#### Lokal- og regiontrafikk på Østlandet

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

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

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

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

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

#### Generelle grep

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

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

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

### **Korridorvis omtale av større infrastrukturtiltak**

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

#### Oslo–Halden–Sverige

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

#### Oslo–Kongsvinger–Sverige

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

#### Oslo–Trondheim

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

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

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

#### Trondheim–Bodø

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

#### Oslo–Hønefoss–Bergen

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

#### Oslo–Kristiansand–Stavanger

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

#### Narvik–Sverige

- Ofofbanen bør bygges ut for økt kapasitet.

#### Oslo-området

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

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen  
leder