

---

**Fra:** noreply@regjeringen.no  
**Sendt:** 30. juni 2016 23:57  
**Til:** postmottak SD  
**Emne:** Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029  
**Vedlegg:** NTP Schaft.pdf

**Referanse:** 16/485  
**Høring:** Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029  
**Levert:** 30.06.2016 23:56  
**Svartype:** Med merknader  
**Kontakt avsender:** Magnus Schaft  
**Kontaktperson:** Schaft  
**Kontakt-e-post:** schaft@online.no  
**Tittel:** Høringssvar for Magnus Schaft

**Uttalelse:**

*Det er svært gledelig at investeringsrammen for vei og bane i Nasjonal Transportplan foreslås mer enn firedoblet fra nivået i planen som løp ut i 2015. Det er viktigere enn noen gang å strengt prioritere prosjekter som skaper reisetidsforkorting, regionforstørring, bymiljøforbedringer og klimagasskutt. Jeg vil i dette høringssvaret peke på noen områder hvor Nasjonal transportplan ikke er god og tydelig nok på hvilke prosjekter som bør prioriteres, gitt at videre arbeid med prosjektene bekrefter at de har store gevinster for Norge, og i særdeleshet ytre Oslofjord, som er en litt neglisjert del av Norge med over en halv million innbyggere i bare 5 mils radius av Tønsberg.*

**Konklusjoner**

- Følgende konseptvalgutredninger må igangsettes:
  - Sammenhengende dobbeltspor med gjennomgående tog Stockholm–Göteborg–Oslo på under 4 timer
  - Sammenhengende dobbeltspor Oslo–Trondheim med reisetid på under 3 timer
  - CityLink – storbytog gjennom Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Fredrikstad, Grenland og Bodø
  - Ring 4 – avlastende veiforbindelse mellom Ringerike, Hadeland, Romerike, Østfold, Vestfold og Buskerudbyen
- 
- InterCity-prosjektet må utvides med kommunedelplan for forbikjøringsspor Haug–Skjeberg
  - Ny todeling av jernbanenettet i nasjonale og regionale linjer
  - Etablere dimensjoneringsklasser for banestasjoner på lik linje med vegklassene i håndbok for vegutforming

- Planprogram for veitunnel Moss/Rygge–Horten/Tønsberg må igangsettes med ambisjon om tunnelåpning før 2030
- Utrede elektriske hurtigbåter med en toppfart på over 30 knop som binder Oslofjorden sammen på tvers

## **Konseptvalgutredninger for å realisere sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Trondheim og Göteborg**

Da Jernbaneverket utredet høyhastighetsnett i 2007 var konklusjonen at Göteborg–Trondheim var mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn ulike traseer til Vestlandet. Det ble da tatt utgangspunkt i en reisetid Göteborg–Trondheim på 5:05 pluss togbytte i Oslo. I en større utredning i 2012 ble konklusjonen gjentatt: Trondheim–Oslo og Oslo–Göteborg vil få flere passasjerer enn traseer til Vestlandet, og til en lavere utbyggingskostnad. Med tanke på Norges økende klimagassutslipp og forpliktelsene må det et taktskifte til i samferdselspolitikken. Pågående utbygginger i våre naboland vil føre til en reisetid Göteborg–Hamburg og Stockholm–Hamburg på under 5 timer allerede i 2035. Reisetiden Göteborg–Stockholm vil bli på 2 timer, og det betyr at det vil kunne gå tog Oslo–Stockholm via Göteborg på 4 timer så fort dobbeltsporet er ferdig på de manglende strekningene gjennom Østfold og Västra Götaland. All utbygging av Værnes og ny rullebane på Gardermoen må skrinlegges inntil konseptvalgutredning for sammenhengende dobbeltspor Trondheim–Göteborg er ferdig.

Norge må snarest ta kontakt med Sverige for å få igangsatt en felles konseptvalgutredning som ser på muligheten for at minst ett tog i timen Stockholm–Göteborg via Västälänken-tunnelen i Göteborg forlenges til Oslo med en samlet reisetid på under 4 timer. Dette forutsetter sammenhengende dobbeltspor hele veien, inkludert en nå enkeltsporet strekning på rundt 10 mil mellom Vänersborg og Halden. I konseptvalgutredningen bør det utredes traseer der enkeltsporet erstattes med nytt dobbeltspor via både Strömstad og Dalsland, og via både Stenungsund og Trollhättan.

Nord for Oslo er det på tide at Regjeringen tar på alvor at sammenhengende dobbeltspor til Trondheim har høyere samfunnsnytte enn til Vestlandet. Det bør derfor iverksettes en konseptvalgutredning for sammenhengende dobbeltspor. Her bør det ses på både alternativer med trasé via Gudbrandsdalen og Østerdalen.

Tidligere høyhastighetsutredninger har ikke i tilstrekkelig grad fanget opp den store økningen i reiser på under ti mil som en dobbeltsporet jernbane for 250 km/t kan bidra til. Konseptvalgutredningene for sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Trondheim og Göteborg bør se på kombinasjonsløsninger med flere ulike stoppmønstre bestående av ICE-tog som stopper i snitt stopper maksimalt én gang i halvtimen, IC-tog som stopper i de fleste byer

langs traseen, og fulltstoppende regiontog med stopp på alle stasjoner uten forbikjøringsmuligheter.

For Bergensbanen bør det i tråd med høyhastighetsutredningens anbefaling snarest legges en plan for hvordan reisetiden rimeligst mulig kan komme under 4 timer Oslo–Bergen via Voss og Hønefoss. Også for Oslo–Stockholm bør det utredes om det er mulig å få reisetiden under 4 timer raskere enn i 2035 ved å gjøre oppgraderinger på strekningen Lillestrøm–Karlstad. Også mot Stavanger må det foretas forbedringer ved at Sørlandsbanens sammenkobling med Vestfoldbanen gjennomføres som planlagt.

### **CityLink – storsatsing på storbytog som er raskere enn bil i landets storbyområder**

InterCity-prosjektet bør avgrenses til planlegging og utbygging i én-times-sonen rundt Oslo, med dobbeltspor til Hønefoss, Hamar, Tønsberg og over Glomma i Østfold. Alt bør settes inn på å få dette ferdig utbygd innen 2026 innenfor budsjetttrammene. Planlegging av jernbanestrekningene Hamar–Lillehammer og Sarpsborg–Halden bør derimot flyttes over i et nytt prosjekt som også besørger konseptvalgutredning for sammenhengende dobbeltspor på øvrige enkeltsporstrekninger Trondheim–Göteborg. Planleggingen av dobbeltspor Tønsberg–Larvik flyttes derimot over i et prosjekt som får i oppdrag å besørge konseptvalgutredning for utbygging av dobbeltspor for lokaltog i storbyområder. Andre strekninger som inkluderes i dette prosjektet er de såkalte CityLink-grenbanene som betjener stor-Oslo, samt Flesland–Bergen–Voss, Stavanger–Ullandhaug–Sandnes–Ålgård, Sandnes–Egersund, Trondheim–Steinkjer, Skien–Brevik, Vennesla–Kristiansand–Nodeland og Bodø–Fauske. Ambisjonsnivå for lokaltog vil variere på de ulike banene, men for samtlige strekninger skal det utredes dobbeltspor med avgang minimum hvert kvarter og et stoppmønster som gjør at reiser med lokaltoget er raskere enn bilen mellom de tunge reisemålene langs linjene. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen og det nye storbytogprosjektet er de gode erfaringene med Jærbanen, der reisetallet er mer enn firedoblet på 25 år, ved å kombinere hyppige stopp med å være raskere enn bilen, og overgangsmuligheter til elektrisk busselsordning for å betjene målpunkter som ikke ligger i gangavstand til stasjonen.

### **Konseptvalgutredning for ring 4 må igangsettes – en Oslo-avlastende veiforbindelse for hele ytre Østlandet**

Motorvegplanen som er vedlagt Nasjonal transportplan ser på muligheten for å legge E6 utenom Oslo, ved å bygge en ny motorvei som vil halvere reisetiden Sarpsborg–Lillestrøm til ned mot 40 minutter. Det er her viktig å se avlastningen av veisystemet i Oslo opp mot den avlastningen ny tunnel fra Vestfold til Østfold vil gi på E18 vest for Oslo. For at ikke trafikken mot Romerike og Innlandet likevel skal ende opp i Oslo, bør det vurderes et alternativ hvor ny E6 heller legges fra Råde til Askim enn fra Sarpsborg til Mysen, og videre fra Askim mot Romerike via Trøgstad. Men denne forbindelsen fra Østfold til Romerike bør settes i et større perspektiv. Tiden er moden for å lage en plan hvor trafikken mellom millionen som bor i

fylkene på ytre Østlandet ikke belaster Oslos borgere. Det bør derfor iverksettes en konseptvalgutredning for en ring 4, som betjener regionene Østfold, Romerike, Hadeland, Ringerike, Buskerudbyen og nordre Vestfold. Ring 4 bør ikke nødvendigvis ha motorveistandard hele veien, men må ikke ha så lav fartsgrense og standard at veien ikke avlaster Oslo så mye som den har potensiale for. Når ring 4 er utbygd bør innfartsveiene i Oslo vurderes nedbygd til boulevarder med lavere fartsgrense, fortau og bygårder der det nå er støyskjermer og ubebodd areal. En slik reform vil både binde Østlandet bedre sammen, samtidig som kollektivandelen inn til Oslo vil øke fordi kollektivtransporten blir mer konkurransedyktig på reisetid utenom rush.

### **InterCity-prosjektet må utvides med kommunedelplan for forbikjøringsspor Haug–Skjeberg**

Konseptvalgutredningene for Østfoldbanen i 2012 var kjennetegnet av liten ulikhet i markedsgrunnlag for konseptene, og enorm usikkerhet rundt kostnadene. Særlig gjelder dette oppsiden på kostnader for det valgte alternativet, konsept 4B, med sin linjeføring som over mange mil er elvenær og gjennom tettbygd strøk i nedre Glomma. Kombinasjonen av vanskelige grunnforhold, tett bebyggelse og krav om 200–250 km/t gjør at det er reell sannsynlighet for at konseptet ikke er realiserbart, og det er det vanskeligste å kombinere med drift på dagens linje i byggeperioden. Usikkerheten om kostnader og inntekter ved valgt konsept gir høy sannsynlighet for investering i et alternativ som ikke lenger er det beste konseptet på kost/nytte og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Konsept 4B som ble valgt i konseptvalgutredningen for Østfoldbanen oppfyller ikke Stortingets krav på strekningen Lisleby–Hafslund. Flere hundre hus må trolig rives, men likevel kuttes bare 3-4 minutter med reisetid og hastigheten kommer ikke opp i de bestilte 250 km/t. Det anbefales derfor at dobbeltsporet på denne strekningen får en lavere hastighetsdimensjonering, og at det legges inn flere stopp. Høyest prioritet bør stasjoner på Rolvsøy og ved kryssingen av E6 ha. Dernest på Fredrikstads vestlige innfart (Seut) og Sarpsborgs østlige innfart (Hafslund), for å bidra til å redusere køene inn til bykjernene i rushtrafikken. Samlet sett vil reisetiden ikke øke med mange minutter hvis disse justeringene i prosjektet gjøres. Justeringene vil også kunne redusere kostnaden fra tidligere anslått byggekostnad på rundt 4 milliarder, til tross for at det etableres flere stasjoner. Med 4 stasjoner i nedre Glomma vil gjennomsnittlig sykkelavstand til stasjon for innbyggerne reduseres betydelig sammenliknet med et alternativ med bare to stasjoner. Til sammenlikning har andre bybånd med færre innbyggere minst 4 eller flere stasjoner. Dette gjelder både bybåndene Hokksund–Drammen, Sandefjord–Tønsberg, Tangen–Hamar–Brumunddal og Vestby–Moss–Rygge. Samtidig må målet om 1 times reisetid fra Oslo til Halden og dimensjonering for 250 km/t overholdes. Det bør derfor tas en ny vurdering av konsept 4E og 4F fra konseptvalgutredningen, som begge oppfyller disse kravene. Tilleggs-kostnaden ved å lage et forbikjøringsspor fra Haug til Skjeberg som senker reisetiden til Halden med 15 minutter vil hvis tidligere estimerer holder stikk ligge mellom 5 og 10 milliarder, og være en brøkdel av det samlede InterCity-budsjettet. Samtidig vil få andre parseller kunne vise til en så stor reisetidsgevinst per investerte milliard, og med potensial for betydelig passasjervekst også på internasjonale reiser mot Skandinavias øvrige hovedsteder. Ved behov for stramme prioriteringer bør gjennomføring av forbikjøringssporet Haug–Skjeberg

prioriteres før delstrekningen Lisleby–Hafslund som nå er i kommunedelplanfasen sammen med Haug–Lisleby. Derfor er det svært viktig at det nå også iverksettes en kommunedelplan for Haug–Skjeberg i rett linje, så politikerne får reelle muligheter til å prioritere rett linje før Lisleby–Hafslund som først og fremst har lokal betydning. Målet må ligge fast: At dobbeltsporet skal ha krysset Glomma i 2026. Om Glomma skal krysses ved Sarpsfossen, Sannesund eller Rolvsøy vil det være lettere å beslutte etter at kommunedelplan for Haug–Skjeberg er klar, da den må utrede alle alternativene. Tilleggs kostnaden ved å ha med flere konseptvalgalternativer og stasjonslokaliseringer helt fram til vedtak om kommunedelplan er svært liten målt mot total kostnaden ved å bygge ut dobbeltspor gjennom Østfold. Det ville gjort stasjonslokaliseringsprosessen i Sarpsborg mer lik den på Hamar, noe som ville revitalisert lokaldemokratiet og gitt beslutninger med mindre risiko for senere overskridelser og forsinkelser. På Hamar er man nå i kommunedelplanfasen uten å ha avgjort om stasjonen skal ligge ved parkområdene, i tunnel under byen eller ute ved E6. Tanker om hva en kommunedelplan for forbikjøringsspor Haug–Skjeberg bør belyse er omtalt i høringsinnspill til planprogrammet for InterCity Fredrikstad–Sarpsborg, som hadde høringsfrist i juni 2016.

### **Ny todeling av jernbanenettet i nasjonale og regionale linjer**

Jernbanenettet bør deles inn i nasjonale og regionale linjer. De eneste strekningene som bør ha status som nasjonale banestrekninger er Voss–Hønefoss, Lillehammer–Heimdal, Sarpsborg–Sverige og Egersund–Porsgrunn/Kongsberg. Disse strekningene bør forvaltes av en egen avdeling i Jernbanedirektoratet, og NSB bør skille ut tog som kjører fra Oslo til Trondheim, Bergen, Stavanger og Göteborg i et eget selskap. De øvrige strekningene bør forvaltes av Jernbanedirektoratet i tett samarbeid med fylkene strekningene går gjennom, siden det er strekninger som primært konkurrerer med bil og behøver samspill med busstilbud. Strekningene bør ut på anbud sammen med øvrig kollektivtransportproduksjon i den enkelte region, for å sikre at regionale politikere ikke prioriterer buss for mye eller for lite målt mot tog. De nasjonale banestrekningene konkurrerer derimot med fly og motorveier og det er særlig viktig med helhetlig fokus på tvers av kommuner og fylker. Begreper som lokaltogstrekninger og InterCity-strekninger tas ut av bruk, da dette kompliserer fokuset på jernbanens to store oppgaver: Å konkurrere med bil internt i regioner og å konkurrere med fly på nasjonale og internasjonale strekninger.

### **Etablere dimensjoneringsklasser for banestasjoner på lik linje med vegklassene i håndbok for vegutforming**

Håndbok for vegutforming gir klare standarder for hva slags årsdøgntrafikk en vei skal ha før den eksempelvis utvides til fire felt eller får midtstripe. Kriteriene for jernbanestasjoner virker langt mer uklare og historisk betingede. Jernbanedirektoratet bør iverksette et arbeid for å lage ulike klassifiseringsklasser for stasjoner. Standarden bør fordele dagens stasjoner i de klassene som opprettes, basert på i hvilken grad de oppfyller kriteriene Jernbanedirektoratet setter. Standarden bør også brukes ved potensiell etablering av nye stasjoner, for å gi lokalpolitikere en pekepinn på hva slags befolkningsgrunnlag en stasjon må ha for å kunne bygges. I tillegg til å

skille mellom stasjoner med høyt og lavt passasjergrunnlag, bør det presiseres hvilke stasjoner som ikke er lønnsomme å oppgradere, og hvilke som er regelrett kontraproduktive ved at de hvis de nedlegges vil øke passasjergrunnlaget på andre stasjoner mer på grunn av reisetidsgevinst.

### **Planprogram for veitunnel Moss/Rygge–Horten/Tønsberg må igangsettes med ambisjon om åpning før 2030**

Norges to i særklasse mest trafikkerte bilfergesamband er Moss–Horten og Mortavika–Arsvågen, med henholdsvis drøyt 9 000 og 8 000 passasjerer per dag. Begge disse fergestrekningene bør erstattes med motorveitunneler som vil få om lag samme dybde. Det vil være stort potensiale for kompetanseoverføring mellom prosjektene, og de bør ha en felles prosjektorganisasjon siden prosjektene på mange områder har felles utfordringer og muligheter. Det er svært viktig at tunnelen i ytre Oslofjord ikke ødelegger bymiljøet i Moss. En stor del av trafikken på begge sider av Oslofjorden er sydvendt, all den tid forbindelsen knytter Sørlandet til Sverige, mens Tønsberg og Fredrikstad, de to største byer i hvert sitt fylke, ligger syd for Horten og Moss. Det bør derfor snarest gås videre med kommunedelplan for tunnelalternativer Årvoll–Undrumsdal og Halmstad–Gulli, i tillegg til Patterød–Undrumsdal. En tunnel fra Rygge til Tønsberg vil få en vinkling som bidrar til at E18 gjennom Bærum avlastes maksimalt, samtidig som reisetiden mellom Tønsberg/Sandefjord og Sarpsborg/Fredrikstad blir kort nok til at ekspressbusser får en reisetid på under 45 minutter, noe som vurderes som kritisk for å integrere disse dobbeltbyenes arbeidsmarkedsregioner til en region som i sum vil få et folketall på nivå med Bergen og Stavanger, og som vil kunne utgjøre et helt nytt tyngdepunkt på Østlandet. Regionens flyplass blir Torp, som ligger om lang halvparten så langt unna Østfold som Gardermoen gjør. Planene for tunnel Østfold–Vestfold må forseres, med ambisjon om tunnelåpning før 2030. Trafikken her er så høy at tunnelen med stor sannsynlighet vil bli bompengefinansiert i sin helhet i løpet av en innkrevingsperiode på 15 år. Det er viktig at tunnelen har bompengedekning, men effektene for regionforstørrelse vil bli ødelagt av høye bompengesatser. Det bør derfor utredes et miljøkonsept hvor opptil 20 gratisbusser i timen betjener tunnelen for å gi et fullgodt tilbud til byene både nord og sør for tunnelmunningen.

### **Utrede elektriske hurtigbåter med en toppfart på over 30 knop som binder Oslofjorden sammen på tvers**

Hurtigbåter med en toppfart på over 30 knop har i en årrekke forenklet samferdsel i nord-Norge. Det er på tide at også Oslofjorden tar i bruk denne transportformen i større grad. Det bør iverksettes en utredning av hvordan hurtigbåter kan knytte Västra Götaland, Østfold og Vestfold sammen i perioden fram til tunnel mellom Østfold og Vestfold står klar. Elektriske hurtigbåter bør ha potensiale for en reisetid på under én time både på en pendlingsorientert rute fra Tønsberg til Fredrikstad og mer reiselivsorienterte ferger fra Tjøme og Skjeberg til Strömstad via nasjonalparkøyene. Det vises her til klyngen NCE Maritime CleanTech, som med sine ideer

om elferger har et spennende initiativ som kan bidra til å skape mange arbeidsplasser i kriserammede regioner på Vestlandet.

**Vedlegg:** NTP Schaft.pdf (71,39 KB)