



Nasjonal transportplan 2025-2036

Vys høringsinnspill til transportvirksomhetenes
oppdrag

Oslo, juli 2023

Innledning

Vygruppen AS viser til mottatt høring av transportvirksomhetenes svar på oppdragene til Nasjonal transportplan 2025-2036, og gir med dette våre innspill.

Vy ønsker med denne høringsuttalelsen å bidra til at våre kunder får et bedre togtilbud med høy kvalitet, driftsstabilitet og kapasitet. Vårt mål er å få flere til å velge miljøvennlige reiser og godstransport. Fornyelse og investeringer i jernbaneinfrastruktur og nye tog er en forutsetning for punktlig tog, høy frekvens og gode kundeopplevelser. Jernbanen har stort potensial for økt konkurransekraft mot bil, lastebil og fly, og kan bidra vesentlig mer enn i dag til reduserte klimagassutslipp og utslipp til luft og vann, redusert energiforbruk, mindre kø og trafikkbelastning og tryggere ferdsel.



1 Sammendrag

De økonomiske rammene for NTP 2025-2036 er strammere enn før, og transportetatene innenfor vei, jernbane, luftfart og sjøfart har hver for seg fått i oppgave å prioritere innenfor en årlig ramme tilsvarende sin egen ramme i inneværende statsbudsjett.

Vy slutter opp om Jernbanedirektoratet og Bane NOR (heretter kalt Jernbanesektoren) sine forslag til prioritering innenfor rammen. Forslaget øker innsatsen på vedlikehold og fornyelse, som er helt nødvendig for driftsstabilitet på jernbanen. Det viktigste for kundene er at toget kommer og går når det skal. Vy er også i hovedsak enig i forslagene til prioritering av nyinvesteringer innenfor rammen.

Vi mener samtidig at en større ramme for nye investeringer på jernbanen er nødvendig for å nå overordnede mål for klima, miljø og samfunnsutvikling. Det faglige grunnlaget som transportetatene i fellesskap har utarbeidet til NTP, viser at transportpolitikken som har vært ført over mange år ikke har brakt oss i riktig retning. Denne erkjennelsen burde lede til å investere mindre i vei og luftfart som øker utslipp og miljøbelastning, og mer i jernbane som reduserer utslipp og miljøbelastning. Vi peker på at klimamålenes innretning leder til høy bruk av biodrivstoff som har en høy kostnad og usikre gevinster. Vi mener at transportpolitikken kan oppnå større måloppnåelse ved å legge mer vekt på tiltakshierarkiet fagetatene anbefaler: Unngå, flytte og forbedre. Ved å unngå transportbehov og flytte transport til kollektivtransport, oppnår vi dypere utslippskutt og et lavere utslippsnivå enn ved kun å forbedre på kjøretøynivå gjennom elektrifisering av vei og luftfart.

På Østlandet er det investert betydelig i jernbaneinfrastruktur de siste årene, men kapasiteten er fortsatt ikke tilstrekkelig til å unngå bilbasert vekst i byer og boligområder. Gjenværende flaskehalsen begrenser også muligheten til å dra full nytte av de store investeringene som er gjennomført. Kapasitetsøkende tiltak på Østlandet er nødvendige for at jernbanen skal ta markedsandeler fra mer energi- og arealkrevende transportformer, og for å nå overordnede mål for samferdselspolitikken.

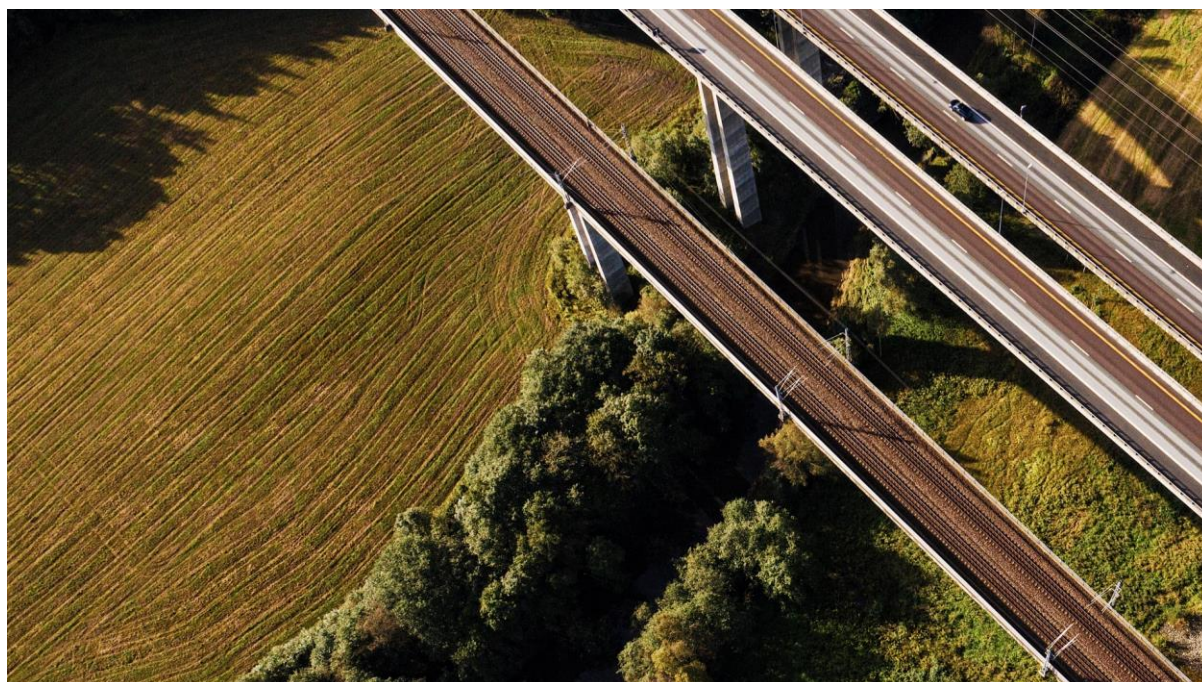
En økt ramme kan gi rom for investeringer som setter jernbanen i stand til å ta store markedsandeler fra fly og lastebil på de lange strekningene i Norge og mot utlandet. For godstog må også de økonomiske rammevilkårene sikre forutsigbarhet for nødvendige investeringer i lokomotiv og vogner.

Bergensbanen kan, med gjennomføring av de planlagte prosjektene Ringeriksbanen, Arna-Stanghelle, samt Stanghelle-Voss hvor konsept er valgt, redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo til fem timer. Vy mener disse prosjektene bør realiseres ved at rammen for jernbane økes. Vy foreslår at det nå gjøres en studie av mulige tiltak mellom Voss og Hønefoss med sikte på å redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen videre ned til fire timer, som etter vår vurdering er tilstrekkelig til å ta store markedsandeler fra fly.

2 Manglende måloppnåelse fordrer endrede prioriteringer

Bakgrunnen for at rulling av NTP ble framskyndet er at de økonomiske rammene er strammere, at gjeldende NTP ikke er gjennomførbar. Transportetatene og de statlige foretakene innenfor vei, jernbane, luftfart og sjøfart har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gitt forslag til prioriteringer for perioden 2025-2036 innenfor en årlig ramme tilsvarende den hver enkelt sektor disponerer i statsbudsjettet for 2023. Det faglige underlaget for NTP viser at prioriteringene i transportpolitikken over lang tid har bidratt til lengre avstand til klimamål, nullvekstmål, mål om godsoverføring fra vei til bane og sjø og andre miljømål. Investeringer i økt kapasitet for utslippsintensive, arealkrevende eller energikrevende transportformer som fly, elbil og lastebil har, ikke overraskende, gitt vekst i nettopp disse transportformene. Konsekvensen er at stadig sterkere virkemidler må tas i bruk for å begrense bruken av kapasiteten man har investert store summer i å bygge opp. Mål om nullvekst i veitrafikk, netto null klimagassutslipp, reduserte naturinngrep og vern av matjord kan nås gjennom blant annet økt kapasitet i togtilbudet for pendlere, økt kapasitet for godstog, og investeringer som øker fjerntogenes konkurransekraft mot fly.

Skal målene nås, må investeringer og virkemidler dreies fra tiltak som reduserer måloppnåelse, til tiltak som øker måloppnåelsen. Når strammere økonomiske rammer fordrer hardere prioritering, vil flate kutt i hver av transportformene i hovedsak gi den samme, lave måloppnåelsen som før. Vy mener derfor prioriteringene må foretas på tvers av sektorer, og ressurser allokeres til jernbanesektoren, for å sikre økt måloppnåelse.

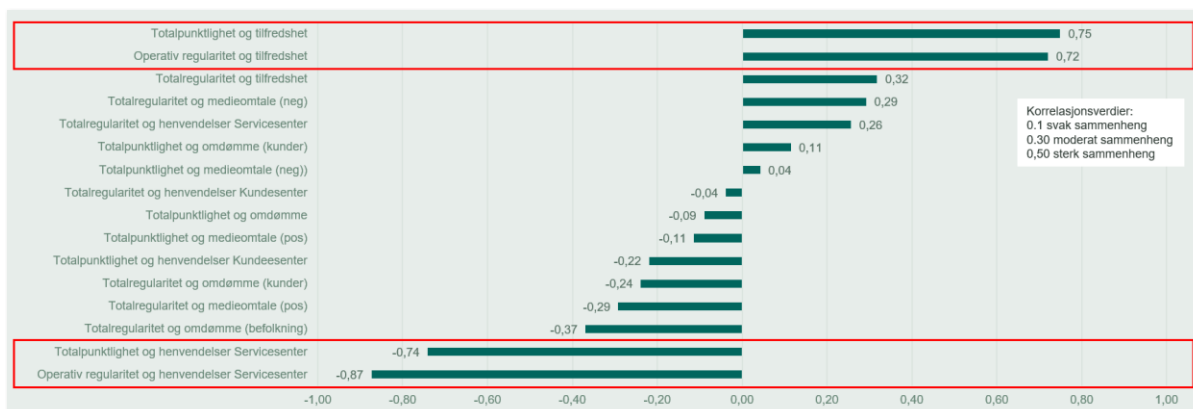


3 Ta vare på det vi har – forfall er dårlig samfunnsøkonomi

Kundenes tålmodighet har blitt satt på store prøver de siste to årene. Forsinkelser og innstillinger svekker kundenes tillit til tog som transportmiddel, og svekker både måloppnåelse i samferdselspolitikken og resultatene i togselskapene. Lavere tillitt til jernbanen gir lavere salg, og høyere vederlagsbehov over statsbudsjettet for togselskapene. Lav driftsstabilitet rammer pendlerne, og hever terskelen for å bosette seg utenfor byene. Det rammer også godstogenes kunder i næringslivet, som påføres økonomiske tap og ekstra arbeid ved sviktende leveranser. Manglende vedlikehold reduserer verdien og nytten av de store investeringene i infrastruktur. Forfall på jernbanen er kort og godt dårlig samfunnsøkonomi.

Driftsstabiliteten på jernbanen er for dårlig, og forverres så lenge ressursbruken på fornyelse og vedlikehold er lavere enn behovet. Punktligheten hittil i 2023 (medio juni) på 87,5% for persontog (alle selskap) og 73% for godstog, er under målet for 2023 på henholdsvis 90% og 80%. Når man inkluderer forsinkelser på delinnstilte persontog så er punktligheten hittil i 2023 85% på Østlandet. Samtidig er innstilte tog doblet siden 2016, og utgjør ca 2,5% av alle tog. Selv om tallet høres lite ut, er effekten for kundene svært negativ, fordi det skaper usikkerhet om man kan ta toget hvis man skal nå avtaler eller jobb uten fleksibilitet. Effekten av innstillinger forsterkes av at de er svært ujevnt fordelt.

Store hendelser som signalfeil på Oslo S medførte i 2022 tjuen dager der mer enn 10 prosent av persontogene i hele Norge ble innstilt, og enkeltdager der over 20 prosent av persontogene ble innstilt. I praksis betyr dette at storparten av avgangene fra Oslos i et ettermiddagsrush kan være innstilt. Slike hendelser kan best beskrives som sammenbrudd i togtrafikken, med svært negative konsekvenser for kundene. Ikke bare innstilles toget kunden skulle ta, men også det neste. I tillegg er det i slike situasjoner svært usikkert når trafikken kommer i gang igjen, og det store antallet passasjerer som står fast, gjør det umulig å sette opp nok erstatningsbusser og drosjer innen rimelig tid. Med 150 000 reiser per dag til og fra Oslo S, kan titusener av kunder miste flere timer, med store samfunnsøkonomiske kostnader. Vy har gjort analyser som viser en sterk korrelasjon mellom kundetilfredshet og punktlighet, men det er særlig i perioder med store driftsforstyrrelser, der mange tog innstilles eller har svært store forsinkelser at kundenes tilfredshet er veldig lav.



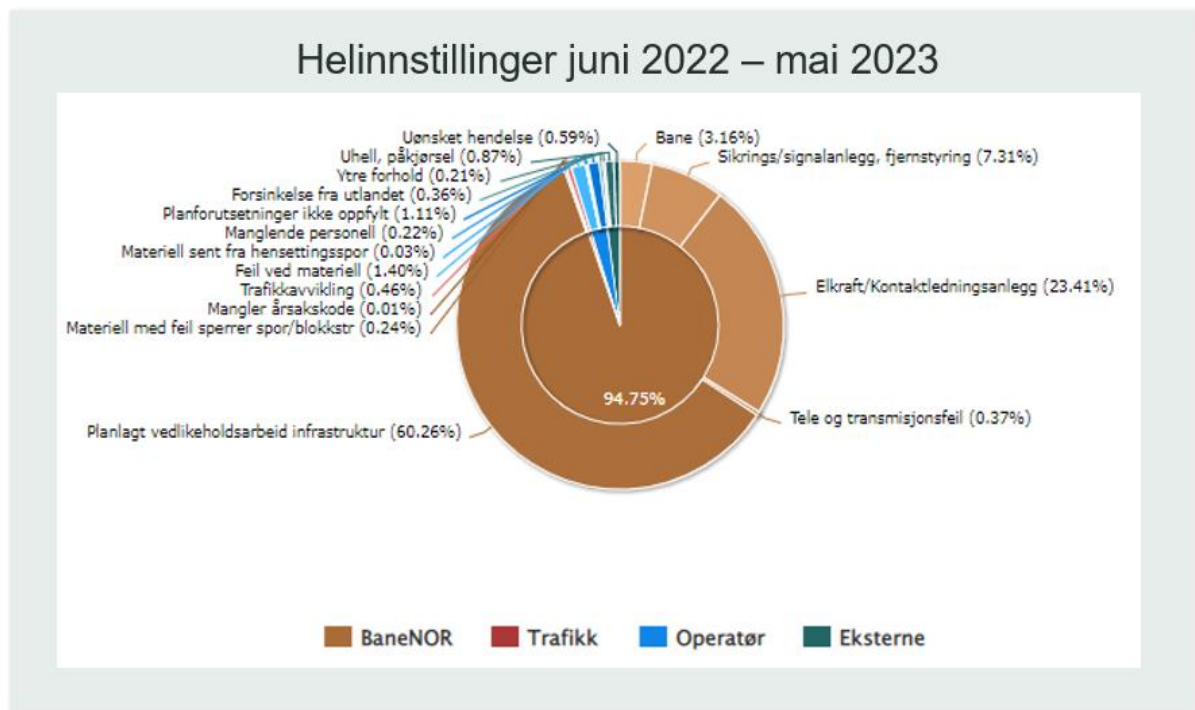
Figur 1 Figuren viser en korrelasjon på 0,75 mellom totalpunktlighet og kundetilfredshet, og en korrelasjon på 0,72 mellom operativ regularitet og kundetilfredshet. Korrelasjon over 0,50 indikerer en sterk sammenheng.

Årsakene til lav driftsstabilitet er i all hovedsak gammel infrastruktur med mange tekniske feil, som samtidig har høy kapasitetsutnyttelse, slik at feil får konsekvenser for mange tog og

reisende. 40 prosent av forsinkelsestimerne for Vys persontog siste tolv måneder skyldes direkte tekniske feil på infrastruktur, og 40 prosent skyldes trafikkavvikling, som i stor grad er følgefeil av feil på infrastruktur.



Figur 2 Fordeling av årsaker til forsinkelsestimer på Vys tog fra juni 2022 til mai 2023.



Figur 3 Fordeling av årsaker til helinnstilling av Vys tog fra juni 2022 til mai 2023. Når planlagte innstilling pga vedlikehold på infrastruktur holdes utenfor, står oppståtte feil på infrastruktur for over 80 prosent av helinnstillingene.

Stram ruteplan og høy kapasitetsutnyttelse har blitt framhevet som den viktigste årsaken til forsinkelser. Små forsinkelser i rushtiden utgjør en stor andel av de totale forsinkelsestimene, men har mindre konsekvenser. For kundene er det lange forsinkelser og innstillinger av tog med lav frekvens som har størst konsekvens, fordi man ikke rekker jobb eller avtaler.

Det er derfor viktig å differensiere mellom ulike typer av forsinkelser når tiltak for økt driftsstabilitet skal vurderes. Høy frekvens, med innsatstog i rushtiden, er svært viktig for kundene. Færre avganger kan gi færre forsinkelser, men også fullere tog, færre kunder, og lavere nytte av fellesskapets store investeringer i jernbanen. Å redusere antall avganger, slik det har vært foreslått, løser lite av det kundene er mest misfornøyde med, men vil gi betydelig færre reisende med tog.

Fornyelse og forebyggende vedlikehold av infrastrukturen bør derfor være førsteprioritet i arbeidet med driftsstabilitet, samtidig som togoperatørene og Bane NOR må samarbeide tett om å identifisere tiltak i trafikkavviklingen som øker punktligheten uten å redusere antall avganger.

Jernbanesektoren anbefaler å doble ressursbruken på fornyelse – fra et gjennomsnitt på om lag tre milliarder kroner de siste åtte årene, til 7500 MNOK per år med gradvis opptrapping til 2028. Anbefalt nivå på henholdsvis forebyggende og korrektivt vedlikehold er 3600 og 900 MNOK. I perioden fra 2014-2022 har behovet for fornyelse steget fordi udekkede behov skyves på og akkumuleres, og fordi utsatt vedlikehold forverrer tilstanden ytterligere. Tilstanden kan ganske enkelt beskrives som forfall.

Vy vil på det sterkeste uttrykke vår støtte til jernbanesektorens anbefaling, og fraråder fortsatt forfall på jernbanen. Vedlikehold og fornyelse må ha aller høyeste prioritet, og bevilgningene må ikke legges under anbefalt nivå.



4 Jernbane gir mer bærekraftig samferdsel

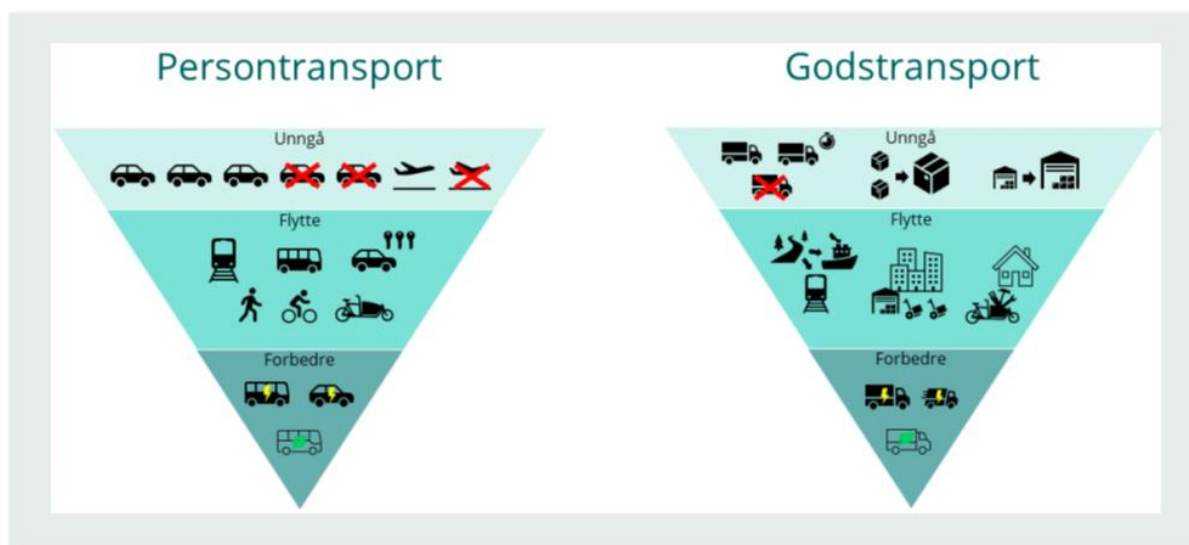
4.1 UFF – Unngå, flytte og forbedre

Transportetatens klimarapport og Miljødirektoratets oppdaterte tiltaksanalyse legger i større grad enn tidligere vekt på *tiltakshierarkiet unngå – flytte – forbedre* i transportsektoren.

Unngå handler om tiltak for transportreduksjon, som utvidet bruk av hjemmekontor eller areal- og transportplanlegging som minimerer reisebehov.

Flytte handler om at reiser overføres fra transportmidler med høye utslipp og høyt energiforbruk som bil og fly, til transportmidler med lave utslipp og lavt energiforbruk, som sykkel og kollektivtrafikk. Varetransport overføres fra vei til jernbane og sjø.

Forbedre omfatter tiltak som fører til at det gjenværende transportvolumet gjennomføres med lav- eller nullutslippsteknologi eller på andre måter reduserer utslipp på kjøretøysnivå. Dette omfatter altså både bruk av elektriske kjøretøy, maskiner og fartøy, overgang til hydrogenbaserte drivstoff og bruk av biodrivstoff. I tillegg omfatter kategorien tiltak som økokjøring, bedre aerodynamikk på kjøretøy, forbedret skrogdesign på fartøy og reduserte fartsgrenser.



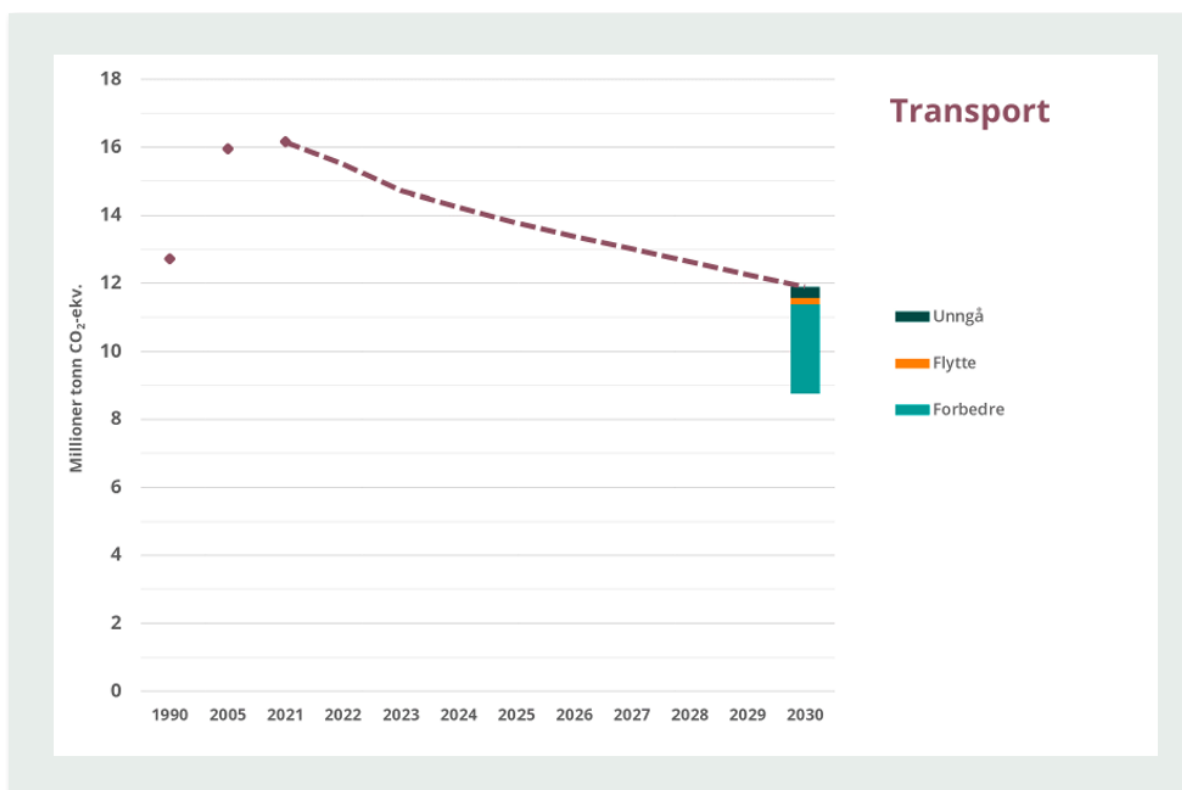
Figur 4 UFF-hierarkiet - Unngå, flytte og forbedre

UFF- hierarkiet er framhevet i klimapanelets tiltaksrapport som et konsept for å tilfredsstille samfunnets transportbehov samtidig som hensynet til klima, miljø og natur ivaretas.

Norsk klimapolitikk har hatt hovedfokus på det siste nivået i hierarkiet, forbedring på kjøretøy-nivå, gjennom incentiver til elektrifisering av kjøretøyparken og omsetningskrav for biodrivstoff. Dette har gitt store utslippskutt sammenlignet med en referansebane uten disse tiltakene, men utslippsreduksjonene har hittil blitt spist opp av underliggende vekst, særlig i varetransporten, hvor elektrifiseringen ligger noen år bak personbilmarkedet. Elektrifisering av bil og lastebil er en absolutt nødvendighet for å redusere utslipp, og Norge har spilt en viktig rolle i drive markedet for elektriske kjøretøy framover. Livssyklusanalyser viser at elektrisk veitranport produksjon av kjøretøy krever store materialressurser, med utslipp fra utvinning og prosessering. Høy bilbruk øker behovet for arealbruk til veg og parkering, og bidrar både til dårligere bymiljø og naturinngrep.

Det er derfor behov for en bredere virkemiddelbruk for å sikre dype utslippskutt innenfor bærekraftige rammer. Det klare rådet fra fagetatene er å styrke virkemiddelbruken for redusert transportbehov gjennom areal- og transportplanlegging, og flytting av transport fra bil, lastebil og fly til sykkel, gange, kollektivtrafikk og godstog. Endrede prioriteringer i NTP er nøkkelen til å bringe transportpolitikken mer i tråd med faglige anbefalinger og vedtatte samfunns mål.

Tiltakene innenfor kategoriene Unngå og Flytte har som figuren nedenfor viser et begrenset potensial fram mot 2030, og bidrar derfor ikke sterkt til å oppnå det styrende nasjonale utslippsmålet for 2030. Men siden tiltakene er nødvendig for å oppnå dype utslippskutt, null utslippskutt innenfor bærekraftige rammer, taler dette snarere for en differensiering av klimamålene enn for at tiltakene ikke er viktig.



Figur 5 Historiske utslipp og forventet utvikling gitt dagens politikk (NB23justert), samt potensialet for utslippskutt i 2030. Figur fra Miljødirektoratets rapport *Klimatiltak i Norge mot 2030*

4.2 Klimapolitikken innretning kan gi mye biodrivstoff og lite tog

Regjeringen har i klimapolitikken satt mål om at norske klimagassutslipp skal være netto null i 2050, med 55 prosent reduksjon i 2030 sammenlignet med 1990 som delmål. Norge har også avtaleforpliktelser om halvering av utslippene som er omfattet av EUs innsatsfordeling i perioden 2021-2030, herunder utslippene i transportsektoren. 2030-målet er en milepæl på veien mot netto null utslipp og det overordnede målet om stanse klimaendringene, men også et mål i seg selv, siden raske utslippskutt er nødvendige for å begrense akkumulering av CO₂ i atmosfæren. Norske klimamål besvarer derfor vitenskapens anbefaling om både raske og dype utslippskutt.

Det oppstår likevel en målkonflikt mellom 2030-målet og 2050-målet når klimapolitikken står overfor begrensede økonomiske rammer. Transportetatens faglige underlag til NTP om klima har framskrivninger som viser at vi er på etterskudd med 2030-målet. Dersom det holdes fast ved at målet skal nås gjennom innenlandske utslippskutt, og ikke gjennom samarbeid med andre land, må kostbare tiltak med rask effekt prioriteres. Transportetatens underlag viser at 2030-målet kun er mulig å nå gjennom nærmere 40 % andel biodrivstoff i veitransport. Dette vil øke andelen Norge forbruker av verdens forsyning av avansert biodrivstoff fra 6 til 16%, mens vår andel av verdens befolkning er under en promille.

For luftfart har Miljødirektoratets oppdaterte tiltaksanalyse foreslått et omsetningskrav om 5 prosent biodrivstoff og 1 prosent syntetisk drivstoff. Tiltakskostnaden er beregnet til 5000 kroner per tonn, som er nærmere fem ganger høyere enn EUs kvotepris. Biodrivstoff i tungtransport og fly har svært høy tiltakskostnad, hvor rene driftskostnader i form av importert drivstoff utgjør nesten hele kostnaden. Tiltaket har begrenset effekt på verdiskaping og samfunnsnytte utover klimaeffekten, og utgjør heller ikke nødvendigvis skritt mot det vi skal, null utslipp. Det er også usikkerhet om den globale klimaeffekten, fordi produksjon av biodrivstoff kan gi både direkte utslipp i produsentlandet og indirekte arealbruksendringer globalt ved at annen etterspørsel etter råstoffene forskyves til råstoffer produsert i avskogingsområder. Videre er det slik at utslipp i høyere luftlag har en høyere klimaeffekt enn utslipp på bakken, som ikke reduseres av at karbonet i drivstoffet kommer fra biomasse.

Også syntetisk drivstoff basert på hydrogen og karbon fra luft har denne effekten, i tillegg til at prosessen øker forbruket av knappe kraftressurser kraftig.

Luftfartsnæringen (Avinor m.fl, 2021) skriver i en rapport at *ved 50 prosent innblanding på alle fly som fylte drivstoff i Norge i 2019 ville merkostnaden for bærekraftig flydrivstoff være om lag 7,1 milliarder kroner, fordelt på innenriks og utenriks drivstofforbruk med henholdsvis 2,6 og 4,5 milliarder kroner.*

Dersom luftfartens utslipp gjennom hele 2030-tallet skal halveres, vil kostnaden altså være i størrelsesorden 70 milliarder kroner. Dersom utslippene skal til null på 2040-tallet, dobles kostnaden. Kostnaden betales av flykundene over billettprisen og ikke over statsbudsjettet, men er ikke en mindre reell kostnad for samfunnet av den grunn.

Avveiningen mellom kortsiktige og langsiktige klimamål rommer både politiske og faglige og spørsmål, men vektlegging av innenlandske kortsiktige mål kan føre til kostbare tiltak som har rask effekt, men som ikke nødvendigvis er fornuftige skritt i retning av netto null utslipp innenfor bærekraftige rammer. Samtidig skyves investeringer som er viktige for å oppnå netto null utslipp ut i tid. For å sikre måloppnåelse i klimapolitikken med begrensede ressurser kan behovet for *raske* utslippskutt dekkes kostnadseffektivt ved å gjennomføre billigere tiltak i andre land gjennom bruk av fleksible mekanismer under Parisavtalen eller avtaleverket med EU.

For å oppnå dype kutt er det derimot helt nødvendig å gjennomføre store endringer i samfunnsplanlegging, og til dels kostbare investeringer i teknologiskift og infrastruktur.

Investeringer i jernbane kan legge grunnlaget for dype kutt, i praksis utslippsfri transport med minimalt energiforbruk, lavere arealforbruk, null utslipp til luft og vann, og høy trafiksikkerhet i all overskuelig framtid. Jernbane gir også dypere utslippskutt og lavere energiforbruk enn elektrifisering av biler og lastebiler, når utslippene fra hele livsløpet, inkludert produksjon av kjøretøy og arealforbruk tas inn i regnskapet.

Utslippskutt fra nye investeringer i jernbane kommer først etter noen års byggetid. Byggefasen gir også utslipp i form av materialproduksjon, arealinngrep og anleggsmaskiner. Disse utslippene kan reduseres kraftig sammenlignet med utslippstall i tidligere konsekvensutredninger for jernbaneprosjekter, både gjennom utslippskrav til anskaffelser og gjennom optimalisert prosjektering og utbygging. Men bygging av infrastruktur som sikrer utslippsfri og miljøeffektiv mobilitet til evig tid er uansett riktig og nødvendig disponering av det begrensede utslippsbudsjettet vi har til rådighet.

4.3 Unngå og flytte – samordnet areal og transportplanlegging

Arealplanlegging – altså hvor vi plasserer boliger, arbeidsplasser og tjenestetilbud er det viktigste grepet for å unngå transport, uten å redusere velferd og økonomisk aktivitet. Korte avstander mellom hjem, skole og andre aktiviteter reduserer reiseomfanget, samtidig som det også styrker muligheten til å flytte transport – både til sykkel og gange, og til kollektivtransport, ved fortetting rundt kollektivknutepunkt. Miljødirektoratet peker i sin tiltaksanalyse på at mange kommuner jobber med transporteffektiv arealplanlegging, men at de økonomiske driverne for fortsatt byspredning gir behov for sterkere virkemiddelbruk.

Vy vil påpeke at kommunene som har et togtilbud i stor grad har fulgt opp føringene om samordnet areal og transportplanlegging, men at transporttilbudet ikke nødvendigvis har fulgt etter. Jernbanesektoren har bidratt med stasjonsnære arealer for boligutvikling, men toget går fortsatt en gang i timen, fordi investeringer i økt kapasitet på infrastrukturen har uteblitt.

Politikken med vekt på samordnet areal- og transportplanlegging har lagt sterke føringer for arealutviklingen og resultert i et godt grunnlag for kollektivtrafikk, og jernbanetrafikk generelt, i storbyområdene og på det sentrale Østlandet. Gjennom det arbeidet Vy har deltatt i, har vi erfart en sterk satsning, ikke bare på planlegging, men også med hensyn til gjennomføring av planene fra transportetatens, fylkeskommunenes, kommunenes og kollektivaktørens side. Politikken har gitt resultater, og bolig- og arbeidsplasslokalisering har bidratt til at store investeringer er lagt ned i knutepunktene. Det omfattende planverket som inneholder føringer om arealeffektivisering og fortetting i knutepunktene, samt den økonomiske drivkraften som er etablert gjennom investeringer som følge av planene, vil etter Vys oppfatning bidra til at den potensielle etterspørselen etter togreiser vil kunne fortsette å vokse i mange år framover, en etterspørsel vi bare delvis kan møte med dagens kapasitet.

Politikk, trender og økonomiske forutsetninger har altså medført at vi står i en situasjon hvor en videre utvikling av togtilbudet er en enda tydeligere forutsetning for et fungerende samfunn enn tidligere. De tette byene er bygget med parkeringsrestriksjoner og høy interaksjon med andre steder. Innbyggernes dagligliv er formet, og tunge boliginvesteringer er foretatt, med forutsetning om et velfungerende togtilbud – mange steder også med forventning om en videre bedring av tilbudet med hensyn til avgangsfrekvens og reisetid. Dersom de statlige forpliktelsene og byggede forventninger ikke innfris, risikerer man å få en samfunnsstruktur som ikke vil fungere rent logistikkmessig, og store verdier vil gå tapt.

Rundt byene ser vi allerede i dag at togtilbudet ikke holder tritt med befolkningsveksten og stedsutviklingen. For eksempel har Askim og Sørumsand timesruter utenom rush, og toget framstår som et lavfrekvent tillegg til vei på steder som Hokksund, Mjøndalen, Melhus og Heimdal.

Det tette utbyggingsmønsteret legger til rette for at daglig aktivitet kan skje biluavhengig og med lite tidstap. Den fysiske manifestasjonen av kompakte byer og steder har likevel hatt en kostnad med hensyn til bokvalitet og fri mobilitet framfor den historiske utviklingen med bilbasert byspredning og store eneboligområder. Dersom det ikke følges opp med

infrastruktur- og togtilbudsutvikling som svarer ut stedsutviklingen, ender vi opp med dårlig strukturerte lokalsamfunn, der reell bilbruk overskrider kapasiteten, og vi får dårligere bomiljøer og nabolag.

4.4 Et grønnere næringsliv vil frakte gods på tog

Transport av gods på bane er kostnadseffektivt på lange avstander, og negative eksterne effekter er vesentlig lavere enn for tungtransport på vei. Klimagassutslipp, lokal luftforurensning, kø og trengsel reduseres til null ved overgang til elektriske godstog, og selv dieseldrevne godstog har svært lave utslipp per tonnkm sammenlignet med veitransport.

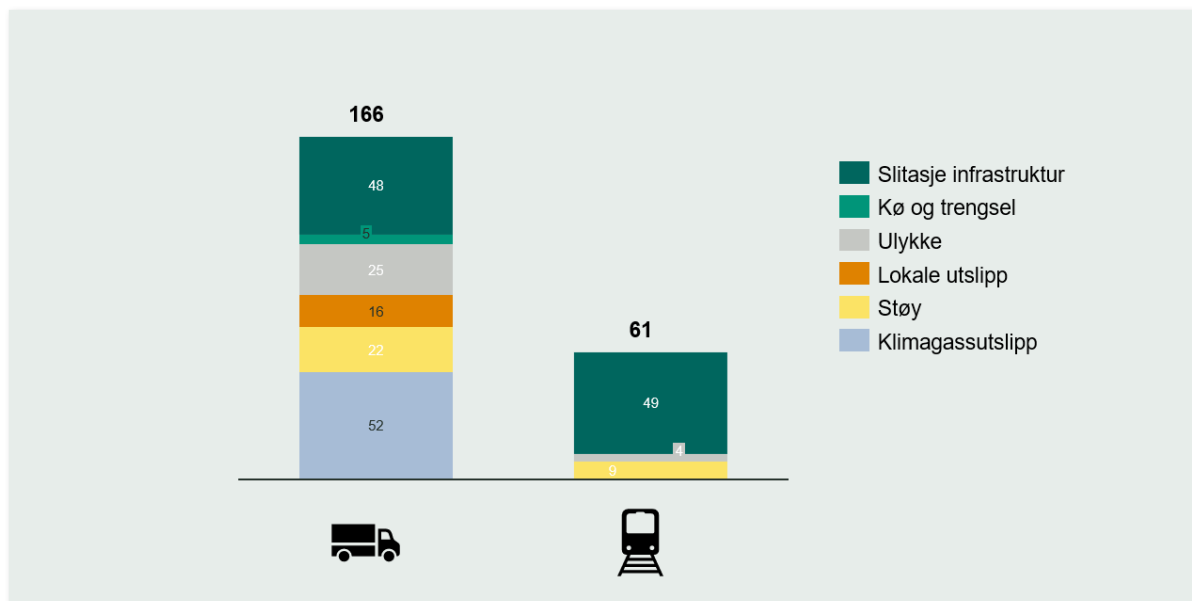
De store samfunnsmessige gevinstene ved overføring av godstransport fra vei til bane og sjø var utgangspunktet for målet om overføring av 30 prosent av godstransport på avstander over 30 mil til sjø og bane innen 2030 i NTP 2022-2033. I det faglige underlaget til NTP 2025-2036 fraråder Kystverket å videreføre dette målet, fordi godsoverføring er et tiltak for å oppnå mål, og derfor ikke bør være et mål i seg selv. Også ekspertutvalget *Teknologi og fremtidens transportinfrastruktur* anbefalte i 2019 å fjerne målsetninger som i praksis er tiltak. De argumenterte dessuten for at godsoverføring heller ikke er nødvendig som et tiltak, og advarte mot investeringer i infrastruktur, fordi veitransporten elektrifiseres og automatiseres slik at klimagassutslipp og ulykker i veitransport elimineres.

Vy mener disse anbefalingene baserer seg på et for snevert syn på klima og bærekraft, i tillegg til at barrierene mot fullstendig elektrifisering av tungtransport på vei undervurderes. Konkurransesfalten mellom lastebil og godstog er først og fremst over lange avstander der elektrifiseringen av lastebil ligger lengst fram i tid. Infrastrukturtiltak nå har derfor lang levetid selv i et scenario der alt blir elektrisk. De fleste godstogstrekningene i Norge går dessuten gjennom områder med krevende vinterforhold som begrenser potensial for førerløse tog av lastebiler.

Det er også på de lange avstandene at forskjellen i miljøpåvirkning mellom godstog og lastebil forblir betydelig, også når veitransporten blir elektrisk. Selv om elektriske kjøretøy har null utslipp i drift, har produksjonen av kjøretøy og batterier høyere utslipp enn tog, og forskjellen øker med lastebilens rekkevidde og batteristørrelse. I tillegg gir jernbane mindre



arealinngrep enn veitbygging, lavere energiforbruk og null utslipp av mikroplast, veisalt og støv.



Figur 6 Sammenligning av eksternaliteter og tilhørende marginalkostnader ved godstransport på vei og bane (elektrisk). De eksterne kostandene ved gods på bane er begrenset til slitasje på infrastruktur og støy. I tillegg kommer unngåtte kostnader og naturinngrep

Prinsipielt er det naturligvis korrekt at godsoverføring er et tiltak for å nå et mål, og ikke et mål i seg selv. Vy mener likevel at målet bør beholdes så lenge målene om bærekraft, som globale livsløpsutslipp av klimagasser og beskyttelse av natur ikke er operasjonalisert, verken som overordnede mål eller konkrete styringsmål i transportpolitikken.

4.4.1 Vekst i gods på bane krever forutsigbare rammer

Det viktigste er likevel at rammevilkår og infrastruktur gjør videreføring og vekst i godstransport på bane mulig. Etter mange år med svært dårlig lønnsomhet, var godstogvirksomheten i Norge nær ved å bli avvirket. Markedet for gods på bane hadde vekst de siste årene, men denne er nå påvirket negativt av den generelle utviklingen i transportmarkedet. Etterspørselen er blant annet drevet av at store vareeiere har satt interne mål om utslippsreduksjoner, men også fordi jernbane er effektivt når avstandene er lange, og kundene er store aktører med optimalisert logistikk av store volum mellom ulike terminaler. CargoNet, som er en del av Vygruppen, har satt opp nye togavganger som frakter dagligvarer til Nord-Norge, og fisk sørover. Det er potensiale for at godstog kan ta større markedsandeler fra veitransport, men lønnsomheten er imidlertid fortsatt faretruende svak, og vekstmulighetene begrenset av kapasitet på infrastrukturen. Både vekst og lønnsomhet har etter en periode med positive tendenser blitt hemmet av lav driftsstabilitet på infrastruktur og gammelt togmateriell. Det svenske godstogselskapet Green Cargo valgte å avvikle sin virksomhet i Norge på grunn av dårlig lønnsomhet og uforutsigbare rammevilkår.

Fornyelse av togmateriell er operatørens eget ansvar, og etterslepet i investeringer skyldes en lang periode med dårlig lønnsomhet og usikkerhet om framtidige rammevilkår.

Miljøstøtteordningen for gods på bane var avgjørende for å unngå avviking av godstog i Norge. Videreføring av miljøstøtteordningen med forutsigbarhet over flere år og hensiktsmessige rammevilkår er avgjørende for å sikre lønnsomhet for godsoperatørene og grunnlag for nødvendige investeringer i nye lokomotiv og vogner.

Den lave driftsstabiliteten på jernbanen er omtalt i eget kapittel, og utgjør en stor utfordring også for godstogene. Innstilte tog gir store inntektstap, mens 75 prosent av kostnadene

løper selv om toget står. Innstillinger og forsinkelser gir også risiko for økonomiske tap for kundene, en risiko som må prises inn ved valg av transportløsning.

Vy/CargoNet mener godstrafikken vil oppnå stabil lønnsomhet og vekst, om følgende rammevilkår er oppfylt:

- God driftsstabilitet på jernbanen gjennom fornyelse og vedlikehold (se kap 3)
- Gjennomføring av effektpakker for flere og lengre godstog
- Stabil drift og organisering av godsterminalene
- Tilgang på tilstrekkelige jernbanearealer (Verkstedareal og hensettingsplasser)
- Videreføring av miljøstøtteordningen med forutsigbarhet over flere år
- Forutsigbart og rettferdig nivå på infrastrukturavgift
- Kompensasjon for planlagte og uplanlagte innstillinger pga banearbeider
- Prioritet på infrastrukturen

4.4.2 Effektpakker for flere og lengre godstog

I jernbanesektorens forslag til prioriteringer i NTP, har godstog fått en sentral plass, med tre prioriterte effektpakker for kombigods i første seksårsperiode. Effektpakkene består i hovedsak av nye og lengre kryssningsspor på strekningene, slik at det er mulig å kjøre flere tog og lengre tog. Lengre tog bidrar både til økt kapasitet og bedre lønnsomhet, på grunn av lavere enhetskostnad ved flere lastenheter.

De tre effektpakkene er

- Oslo – Narvik (Hovedsakelig Kongsvingerbanen)
- Oslo – Trondheim
- Oslo – Bergen

I tillegg er en tilsvarende effektpakke for Trondheim-Bodø aktuell i andre seksårsperiode.

Vy/CargoNet er tilfreds med at jernbanesektoren foreslår å prioritere effektpakker for flere og lengre godstog. Behovet for tiltak er særlig prekært på Dovrebanen og Kongsvingerbanen, der lav kapasitet bidrar til store forsinkelser. På Bergensbanen gir effektpakken også grunnlag for vekst og maksimalt utbytte av den nye godsterminalen på Nygårdstangen som åpnes i 2023. Vy/CargoNet vil likevel peke på ytterligere tiltak som bør prioriteres:

4.4.3 Kapasitet for godstog på Østfoldbanen må prioriteres

Østfoldbanen har lav kapasitet, og trenger flere kryssningsspor (se også strekningsvis beskrivelse i kapittel 5.2)

Store godsvolumer kommer til Norge med lastebiler på E6 over Svinesund og passerer gjennom Østfold på vei til terminalene i Osloområdet. Selv om E6 gjennom Østfold er en vei med god kapasitet, er det knapphet på kapasitet inn mot Oslo. Økt overføring av gods fra vei til bane fra Sverige kan, sammen med de store forbedringene i persontogtilbudet med åpningen av Follobanen redusere behovet for en kostbar utvidelse av E6 inn i Oslo fra sør.

4.4.4 Terminalkapasiteten i Oslo-området må økes

Det er prekært behov for økt terminalkapasitet i Osloområdet. I tillegg til kapasitetsøkende modernisering av Alnabruterminalen, bør det bygges mindre avlastingsterminaler utenfor Oslo for å unngå at samtlige godsvolumer på bane i Norge må innom Alnabru. Avlastingsterminal på Vestby peker seg ut som en aktuell lokalisering, med kobling til det

internasjonale markedet og Oslo, samt en rekke store lager og logistikknutepunkt sør for Oslo.

4.4.5 Tilstrekkelige arealer til togvedlikehold og parkering

For å sikre effektivitet og vekst innenfor godstransporten på bane, er det avgjørende at det ikke bare legges til rette for kapasitet langs sporene, men også sikres kapasitet til hensetting og vedlikehold. Alnabruområdet, som er navet for gods på bane, har for liten kapasitet til hensetting av tog, og for liten tilgang til verkstedarealer. Dersom godstrafikken skal fortsette å vokse må arealene rundt Alnabru benyttes til godstransport. Knapphet på areal medfører store kostnader og effektivitetstap i form av ekstra skifting og flytting av vogner og lokomotiver. Effektivitet i godstrafikken er avhengig av en helhetlig og velfungerende logistikk for skifteoperasjoner knyttet til terminalen og verkstedene.



5 Prioriterte tilbudsforbedringer

Vy støtter i hovedsak Jernbanesektorens forslag til prioriterte tilbudsforbedringer i første seksårsperiode innenfor den stramme rammen som er gitt. I kapitlene ovenfor har vi argumentert for høyere prioritering av jernbane for å sikre måloppnåelse i samferdselspolitikken. Vi vil i dette kapitlet kommentere foreslåtte tilbudsforbedringer på hver enkelt strekning, og dele Vys vurderinger av kapasitetsutfordringer og behov.

5.1 Korridor 0 – Flere tog i Oslo-navet

Oslo-navets kapasitet er fullt utnyttet. Nærmere ett tusen tog er innom Oslo S hvert døgn. Med kun ett spor i hver retning på det smaleste i tunnelen mellom Oslo S og Skøyen, er dette sammen med sporkapasiteten rundt Oslo S flaskehalsen som legger størst begrensinger på mulighetene i hele det norske jernbanesystemet. Den høye kapasitetsutnyttelsen er begrensende på både lokaltog, regiontog, fjerntog og godstog, og gjør togtrafikken sårbar for feil ved infrastrukturen. Feil i Oslo-navet påvirker nesten hele togsystemet i Norge.

Jernbanesektoren foreslår at effektpakken «Flere tog i Oslo-navet» skal prioriteres i første seksårsperiode. Pakken har en kostnad på 15 milliarder kroner, og er samfunnsøkonomisk lønnsom. På infrastruktur inneholder effektpakken en rekke sportiltak østover fra Oslo S mot Gardermobanen, Hovedbanen og Gjøvikbanen, samt sportiltak på stasjonene Sandvika, Lillestrøm og Ski. Flere tog i Oslo-navet er den eneste større investeringen som er foreslått prioritert i første seksårsperiode. Planlegging av den nye Rikstunnelen gjennom Oslo, er foreslått først i den andre seksårsperioden.

Vy støtter prioriteringen av effektpakke «Flere tog i Oslo-navet». Vy foreslår å prioritere oppstart av planleggingen av Rikstunnelen også i første seksårsperiode. Prosjektet er komplekst, og planleggingen vil ta lang tid, og måtte involvere flere aktører enn vanlig for jernbaneprosjekter. Selv om integrering av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn i det ordinære togtilbudet gir økt kapasitet gjennom tunnelen, handler dette først og fremst om å kjøpe tid. Rikstunnelen er avgjørende for å få full utnyttelse av andre investeringer på jernbanen i Norge, både for lokaltog, regiontog, godstog og fjerntog, herunder eventuelle nye grensekryssende togruter til Sverige og kontinentet.

5.2 Korridor 1: Oslo – Kornsjø

Jernbanesektoren foreslår ingen nye effektpakker eller prosjekter på Østfoldbanen i første seksårsperiode, utover ny sportilkobling for Østre linje ved Ski stasjon, som er en del av effektpakken Flere tog i Oslo-navet. Først i andre seksårsperiode kan det bli aktuelt å oppfylle ambisjonen om økt frekvens og redusert reisetid til Fredrikstad, samt gjennomføre studier av hvordan EUs TENT- krav til hastighet og standard for grensekryssende person- og godstog skal oppfylles.

Fra Vys ståsted, er det viktig at to tog pr time fram til Fredrikstad blir muliggjort så raskt som mulig – om så enn, på bekostning av reisetid. Videre må det legges til rette for bedre framkommelighet Fredrikstad – Kornsjø:

- Sarpsborg – Halden har ikke tilstrekkelig kapasitet til et driftsstabilt tilbud når både person- og godstog skal kjøres.
- Halden – Kornsjø er vært kritisk med hensyn til å hente ut markedsmuligheter for gods- og persontog til og fra Sverige. Med kun ett kryssingspunkt på 33 kilometer blir mulighetene for å få til et tilbud uten at det sløses bort mye tid for passasjerer, og gods, svært begrenset.

Økt kryssingskapasitet kan ikke utsettes i påvente av ikke-finansierte dobbeltsporløsninger dersom det er ønskelig med et bedre togtilbud til og fra utlandet.

Strekningen er sentral for godstransporten, og potensialet for vekst i godstransportvolumene på bane er størst i de grenseoverskridende volumene på Østfoldbanen. Manglende kapasitet på Kongsvingerbanen, gjør det nødvendig å sikre kapasitet til godstog på Østfoldbanen for å understøtte veksten i etterspørsel for internasjonal godstransport.

5.2.1 Østfoldbanens østre linje

Vy kjører tog på strekningen Ski – Rakkestad, på strekningen Mysen – Rakkestad til dels som kommersiell forlengelse av Mysen-avganger. Banen er utbygget med ERTMS og har tilstrekkelig kapasitet for dagens trafikk, men tilbudet avhenger av fungerende infrastruktur og er sårbart for nedsatte hastigheter, for eksempel ved telehiv. Strekningen har behov for fornyelse og flere kryssingsspor for å sikre stabil drift med høy punktlighet.

5.3 Korridor 2 Oslo - Magnor: Bedre tilbud for økt godstransport Oslo-Narvik

Kongsvingerbanen er erklært overbelastet, og det er vanskelig å forbedre togtilbudet med dagens kapasitet. Jernbanesektoren foreslår å prioritere en effektpakke for kombigods på strekningen Oslo-Narvik, som muliggjør seks godstog i hver retning. Vy/ CargoNet støtter prioriteringen av denne effektpakken, som er svært viktig for godstrafikken.

Det kommer imidlertid ikke fram av underlaget for denne høringen konkret hvor mange kryssingsspor denne pakken inneholder, og hvilken effekt den har for persontogtilbudet.

På Kongsvingerbanen kjører Vy persontog på strekningene Asker – Oslo – Lillestrøm – Kongsvinger (R14) og Oslo S – Charlottenberg – Karlstad. Banen er svært utsatt for punktlighetsbrist som følge av mye trafikk av regiontog, fjerntog og godstog. Kapasitetsutnyttelsen gir lite rom for å fange opp forsinkelser utenfra, og med blant annet godstrafikk helt fra Narvik er risikoen for initiale forsinkelser stor.

Fetsund, Sørumsand og Årnes er pekt ut som prioriterte vekstområder i Regional plan for samordnet areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus, og kommunene har fulgt opp med konsentrert arealdisponering rundt stasjonene. En sunn samfunnsutvikling tilsier at staten må følge opp med tilstrekkelig attraktivt togtilbud.

Den gjennomførte KVUen for Kongsvingerbanen har etter Vys oppfatning ikke tilstrekkelig kvalitet til at konklusjonene kan legges til grunn for beslutninger, sett i lys av eksisterende trafikk, driftssituasjon og politisk initiert markedsvekst. Økt kryssingskapasitet kan ikke utsettes i påvente av eventuelle framtidige dobbeltsporløsninger. Både allerede gjennomførte tiltak i arealstrategien, bedre persontogtilbud mot Karlstad og Stockholm, og skogindustriens tømmertransport fordrer rask utbygging av kryssingsspor.

Jernbanesektoren foreslår at det gjøres en KVU for en større utbygging mellom Arvika i Sverige og Ski eller Lillestrøm i Norge, med sikte på et konkurransedyktig togtilbud mellom Oslo og Stockholm. Vy støtter dette forslaget om utredning. Oslo-Stockholm er, i likhet med Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, blant Europas mest trafikkerte flyruter, og et konkurransedyktig togtilbud er nødvendig for å oppnå dype utslippskutt mot 2050.

5.4 Korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Strekningen fra Drammen til Tønsberg får et vesentlig løft når de pågående prosjektene Drammen-Kobbervikdalen og nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker ferdigstilles i 2025. Jernbanesektoren foreslår ingen nye effektpakker for oppstart i første seksårsperiode.

Mulige tilbudsforbedringer i andre periode er Flere tog på Jærbanen og Flere og raskere tog på Vestfoldbanen (Oslo – Skien).

5.4.1 Vestfoldbanen

Av de tre strekningene som tidligere var benevnt som intercity-strekninger, har linje R11 – populært Vestfoldbanen – størst trafikk i sitt marked utenfor fellesstrekningen ut og inn av Oslo. Her har toget en viktig rolle i den Oslo-rettede trafikken, men Vestfoldbanen har også en større rolle i det interne markedet mellom byene utover på strekningen, enn det som er tilfeller på de andre intercity-strekningene.

Ved åpningen av det nye dobbeltsporet Larvik – Porsgrunn ble Grenland med Skien og Porsgrunn byer koblet på jernbanenettet med rask forbindelse til Vestfold, raskere forbindelser til Oslo, og timesruter som normaltilbud. Vy er av den oppfatning at Vestfoldbanen fram til Grenland utgjør et marked som kan forsvare halvtimesfrekvens som normaltilbud. Selv om dette etter vår oppfatning kan etableres på eksisterende infrastruktur, bør det minst foretas oppgraderinger av infrastrukturen på strekningen Tønsberg – Larvik som kan redusere den operasjonelle risikoen med en såpass høy kapasitetsutnyttelse av banen som dette vil innebære.

5.4.2 Sørlandsbanen Drammen – Hokksund

Vy kjører regiontog hver time til og fra Kongsberg med fortetting til halvtimesavganger i rush. Sørlandsbanens person- og godstog og Bergensbanens persontog og noen godstog skal ha innpass mellom regiontogene til og fra Kongsberg/Hokksund. Selv med tette kryssingsspor, er kapasiteten fram til Hokksund svært anstrengt. Gjennom planverket for Buskerudbyen har Mjøndalen og Hokksund vært gjenstand for fortetting og har hatt høy befolkningsvekst sentralt i stedene. Helt eller partielt dobbeltspor er neste steg for å håndtere trafikken. Vy etterlyser en pragmatisk tilnærming med hensyn til kapasitetsøkende tiltak heller enn full utbygging med hensyn til hastighet.

5.4.3 Askerbanen Lysaker – Asker

Sandvika stasjons fire spor kan være en flaskehals – to-minutters intervaller på Askerbanen krever at stasjonsopphold skjer på alternerende spor, og når slike tilfeller sammenfaller med passering og stopp for lokaltog på Drammenbanen, må togfølgetiden på Askerbanen senkes og den potensielle kapasiteten reduseres. Utvidelse til seks spor på spor på Sandvika bør derfor inngå i investeringene for flere tog i Oslo-navet.

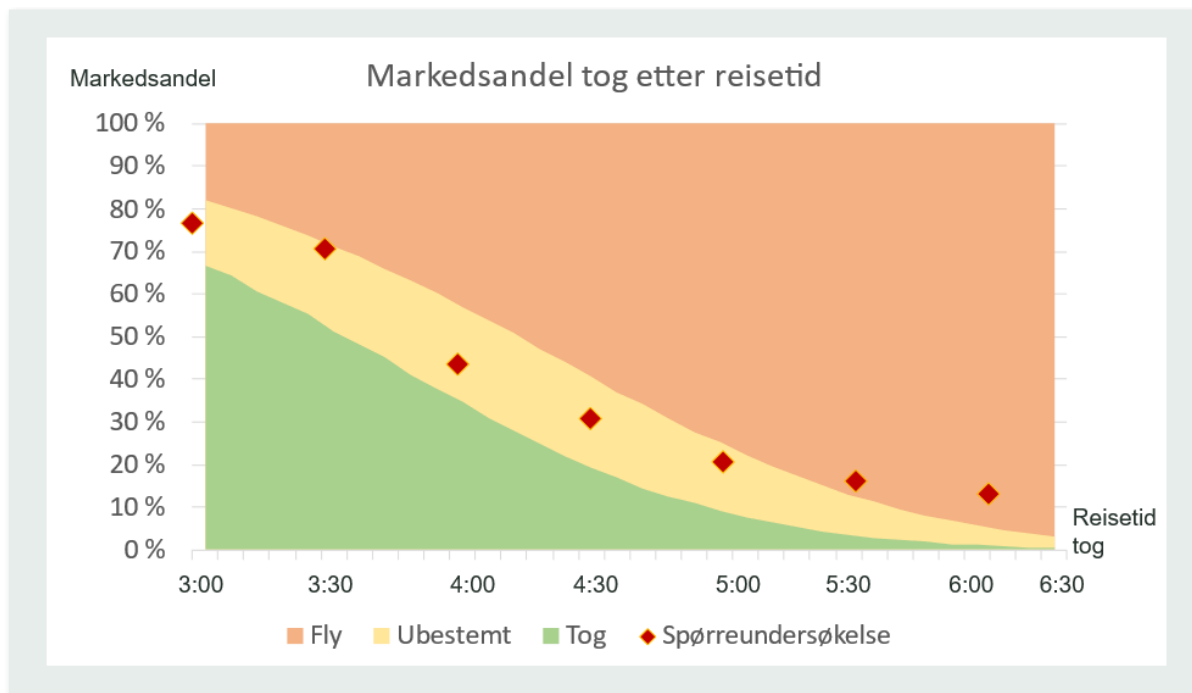
5.5 Korridor 5 Bergen – Oslo 4 timer

Bergensbanen har både de største utfordringene og de største mulighetene for fjern tog i Norge. Strekningen er til dels i dårlig stand, og har svært dårlig driftsstabilitet, både på grunn av etterslep på fornyelse, og på grunn av for dårlig sikring mot snøskred, steinras og flom. Knapphet på kryssingsspor gjør reisetiden lang. Samtidig er Bergensbanen også nær ved å kunne gjenoppstå som det flaggskipet den en gang var. Det er tre årsaker til at Bergensbanen bør bli den første av fjern togstrekningene i Norge som løftes til å kunne ta store markedsandeler fra fly, og bidra til store reduksjoner i klimagassutslipp

1. Toget mellom Norges to største byer har det største trafikkgrunnlaget.
2. Bergensbanen har det største potensialet for redusert reisetid blant fjern togstrekningene, på grunn av den store omveien om Drammen som toget i dag tar mellom Oslo – og Hønefoss.
3. De to prosjektene Ringeriksbanen og Arna-Stanghelle er klare for realisering. Videre er det gjort konseptvalg for strekningen Stanghelle-Voss slik at den er klar for planlegging. De tre strekningene reduserer til sammen reisetiden Oslo-Bergen til 5 timer

- Arna – Stanghelle reduserer reisetid **14 min**
- Stanghelle – Voss reduserer reisetid **25 min**
- Ringeriksbanen reduserer reisetid **50-60 min**

Vy mener de tre prosjektene bør igangsettes i NTP-perioden. Samtidig bør det gjennomføres en studie av strekningen Hønefoss-Voss, for å identifisere hvilke tiltak som på rimeligst mulig måte kan redusere den samlede reisetiden Oslo – Bergen til fire timer. Dagens ruteplan har en slakk på 20 minutter mellom Hønefoss og Voss, fordi manglende kryssingskapasitet gjør at toget kjører saktere enn banens standard tilsier gjennom Hallingdal. Studien bør se på hvilke utbedringer og kryssingsspor som skal til for å komme ned i fire timer på sikt. Mehammer (2022) gjennomførte en markedsanalyse for Forum Nye Bergensbanen som viste at toget kan tredoble antall passasjerer fra 400 000 til 1,2 millioner per år, eller halvparten av flyenes markedsandel, med en reisetid på fire timer.



Figur 7 Markedsandeler mellom tog og fly ved ulike reisetider med tog. Kilde: Mehammer, 2022b

Jernbanesektoren foreslår to effektpakker på Bergensbanen i første seksårsperiode. De to pakkene er den tidligere nevnte effektpakken for kombigods, og effektpakken Flere tog på Vossebanen. De to pakkene utfyller hverandre og gir økt kapasitet for godstog og persontog. Vy støtter prioriteringen av disse to effektpakkene. Basert på vår vurdering av mulige virkemidler for måloppnåelse i samferdsels- og klimapolitikken, anbefaler vi at de to planlagte prosjektene Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen også startes opp i første seksårsperiode, og Stanghelle-Voss planlegges for oppstart i andre seksårsperiode.

5.5.1 Gjøvikbanen

Persontogtilbudet på Gjøvikbanen vil, ved full innføring ERTMS svare ut mange av markedets forventninger selv om reisetidene fortsatt er lange. Selv om det lar seg gjøre å planlegge seg rundt den begrensede kapasiteten Roa – Jaren, ser vi fra Vy med bekymring på denne delstrekningen som utgjør en flaskehals med svært høy kapasitetsutnyttelse i forbindelse med rushtidsavvikling.

Gjøvikbanens rolle ut og inn av Oslo vil kunne styrkes betraktelig gjennom ny plattformløsning på Grefsen med tilknytning til Grefsenveien og dermed optimal overgang til T-bane. Tilsvarende ville Tøyen holdeplass med stor fordel kunne vært flyttet til Ensjø hvor overgang til T-banen kunne blitt optimal, og hvor det er bygget mange tusen nye boliger de siste åra.

For å unngå belastning av Oslostunnelen er Gjøvikbanen et viktig fundament for den høye godstogfrekvensen mellom Oslo og Bergen, og kryssingssporkapasiteten for lange godstog må understøttes på hele strekningen Alnabru-Bergen.

5.6 Korridor 6 Oslo - Trondheim: Bedre tilbud for reisende og gods

Dovrebanen er kategorisert som overbelastet og det er lite kapasitet for økt tilbudsutvikling på strekningen. Godstog har lang framføringstid, grunnet få kryssingsmuligheter på enkeltspor.

Jernbanesektoren foreslår to effektpakker på strekningen Oslo-Trondheim i første seksårsperiode: Den tidligere nevnte effektpakker for kombigods, og effektpakken Flere og raskere tog på Dovrebanen trinn 1 Oslo-Lillehammer. Sistnevnte er foreslått prioritert av Bane NOR, mens Jernbanedirektoratet foreslår å prioritere to tog i timen på Trønderbanen. Vy støtter Bane NORs prioritering. I andre seksperiode peker jernbanesektoren på Godsterminal i Trondheim, nullutslippsløsninger for dieselstrekninger og økt kapasitet på Hovedbanen nord (Lillestrøm-Eidsvoll) som aktuelle effektpakker.

5.6.1 Dovrebanen

Effektpakken for Dovrebanen består av fullføring av dobbeltspor fra Åkersvika og utbedring av Hamar stasjon, samt to kryssingsspor mellom Hamar og Lillehammer. Også effektpakken for kombigods har kryssingsspor mellom Hamar og Lillehammer.

Vy støtter prioriteringen av Dovrebanen. Vy kjører tog til og fra Lillehammer og også ett togpar til/fra Dombås. Sammenhengende dobbeltspor fram til Åkersvika er viktig for tilbudsutvikling og rutfrihet som tillater halvtimesavganger til Hamar i tillegg til fjerntog og godstog.

Dagens kapasitet Hamar – Lillehammer gjør det svært utfordrende for alle operatører å opprettholde en akseptabel driftsstabilitet. Regionekspresstog, fjerntog og godstog med til dels stort sprik i framføringsegenskaper gir et komplekst trafikkmønster. Vy anser situasjonen som prekær med hensyn til videreutvikling av tilbudet mot alle markedssegmentene som skal ivaretas på denne strekningen. Et minste tiltak må være å etablere Dallerud kryssingsspor mellom Bergseng og Lillehammer og å sikre en plattformløsning som tillater persontogkryssinger på Brumunddal uavhengig av om kryssinger skal skje hver time eller ikke. For øvrig er kryssingssporene lange og med relativt jevn spredning, slik at det fra Vys ståsted er vanskelig å peke på effektfulle enkelttiltak.

Økt kapasitet kan ikke utsettes i påvente av ikke-finansierte dobbeltsporløsninger dersom det er ønskelig med et mer stabilt og bedre togtilbud for gods og personer.

5.6.2 Hovedbanen Nord (Lillestrøm-Eidsvoll)

Vy støtter forslagene om tiltak på strekningen. Vy kjører persontog på Hovedbanen nord. Linje R13 som kjører her betjener Jessheim, som er det sterkest voksende stedet i Norge. Strekningen inngår i den tunge godskorridoren sør-nord og kapasiteten er til dels sprengt. Godstog som kan komme helt fra Bodø har nødvendigvis en høy risiko for å ha pådratt seg forsinkelser, og det krever i utgangspunktet en større fleksibilitet i form av ventespor og kryssingsspor enn banen kan by på i dag. For regiontogene er reisetidstapet som følge av høy slakk for å håndtere driftsutfordringer en ulempe med hensyn til konkurransesituasjonen.

Frogner i Akershus er, sammen med Kløfta og Jessheim, utpekt som prioritert vekstområde og har hatt sterk befolkningsvekst de siste 10 årene. Frogner stasjon kan i dag ikke benyttes til kryssing mellom to regiontog på grunn av manglende plattformkapasitet og det begrenser mulighetene til å håndtere trafikkforstyrrelser.

5.6.3 Gardermobanen

Gardermobanen utgjør den viktigste infrastrukturen for persontog nordøst for Oslo. Den har passert 25 år og vi opplever en økende feilrate og noe lavere kvalitet enn før. Vy er opptatt

av at banen holdes oppe og "fit for fight" hver eneste dag. Det synes ikke som om strekningen får den samme oppmerksomhet som i begynnelsen da det var kontinuerlig vedlikehold i de togfrie periodene hver natt.

5.6.4 Hovedbanen Oslo S – Lillestrøm

Strekningen er først og fremst en gods- og lokaltogsbane. Vy er av den oppfatning at den etablerte 15-minutters frekvensen er et tilstrekkelig tilbud i lokaltogsmarkedet inntil Rikstunnelen blir etablert og høyere frekvens kan etableres uten at lokaltogene fortrenger trafikk i andre markeder ut og inn av Oslo. Driftsstabiliteten på banen må holdes på svært høyt nivå med hensyn til høy trafikk og stor risiko til spredning av forsinkelser til andre deler av jernbanenettet.



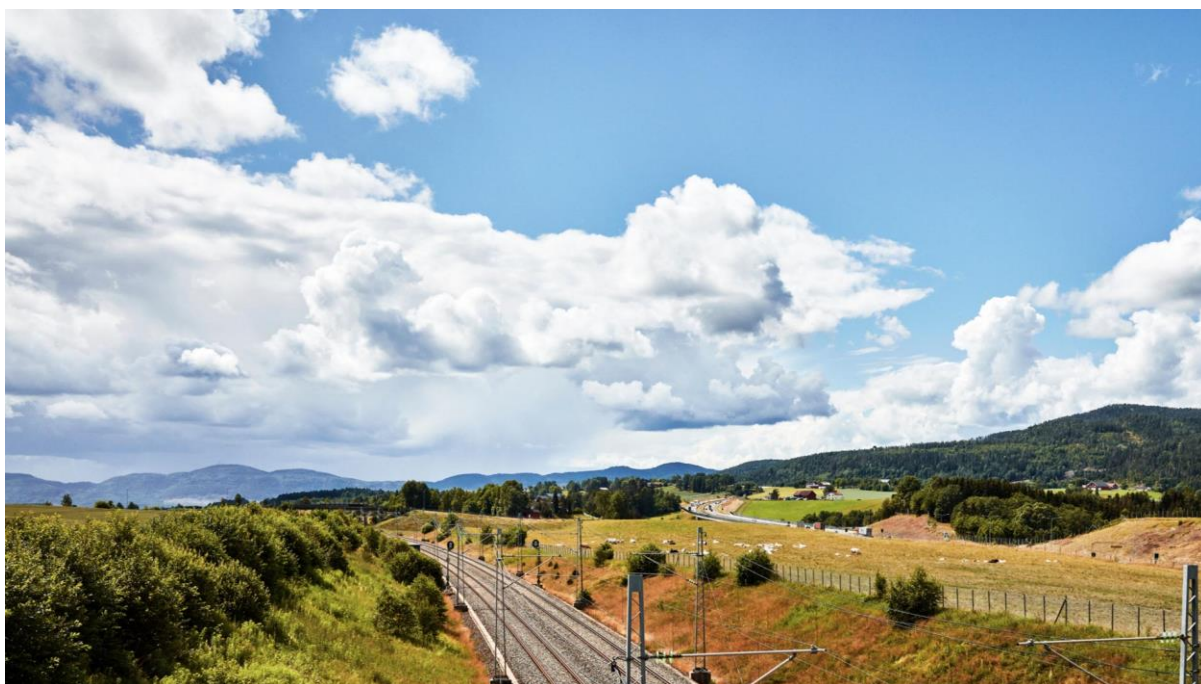
6 Kapasitet viktigere enn topphastighet - også for reisetiden

Vy mener det var et riktig valg av myndighetene å legge om tilnærmingen i NTP til effektpakker framfor konkrete infrastruktur mål. Omleggingen har synliggjort at viktige mål i flere tilfeller kan oppnås på en langt på vei tilfredsstillende måte med moderate investeringer. I mange tilfeller er kapasitet viktigere enn topphastighet – også for reisetiden. På enkeltspor kjører togene ofte under topphastighet fordi økt hastighet gir lengre ventetid på kryssende tog, og dermed ingen gevinst på reisetid. Derfor er utbygging av flere kryssingsspor langs eksisterende strekninger et tiltak som med moderate investeringer både kan gi økt frekvens, større robusthet og kortere reisetid.

I tilfeller der valget står mellom kryssingsspor nå, eller nytt dobbeltspor langt inn i framtiden, vil akkumulerte reisetidsbesparelser over noen tiår faktisk kunne bli større ved å velge det første alternativet. I tillegg kan gjennomsnittshastigheten også økes ved å utbedre tvangspunkter, steder der det er sterk hastighetsbegrensning over en kort strekning.

Også når det bygges nye dobbeltspor, er det verdt å undersøke om vi kan oppnå mer ved å redusere krav til topphastigheten noe. Kravet om topphastighet på 250 km/t på nye strekninger gir dyrere trasevalg enn en lavere topphastighet, og gjør det vanskeligere å minimere naturinngrep og arealkonflikter. Om toget må slakke farten noe på deler av en strekning, har det liten effekt på reisetid.

Vi mener vi må finne riktig balanse mellom langsiktig visjoner og gradvise forbedringer av norsk jernbane. Vy har høye ambisjoner for norsk jernbane – for høye til å vente i mange tiår på forbedringer fordi det beste blir det godes fiende.

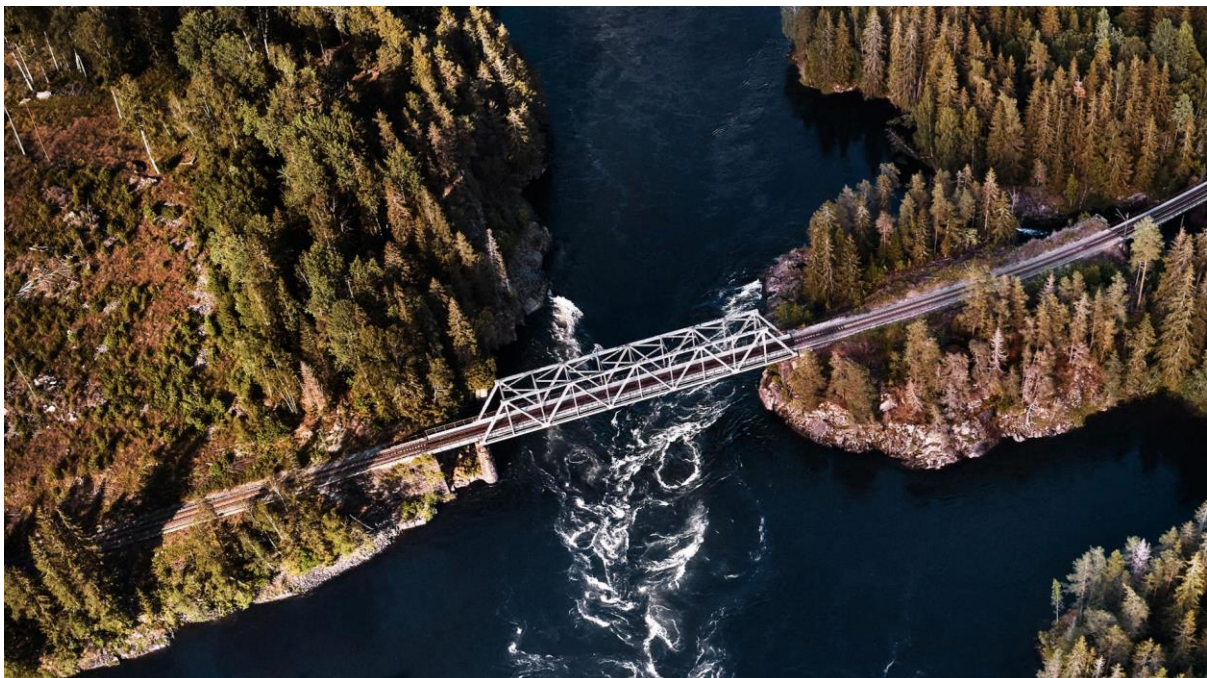


7 Helhetlig planlegging av jernbane og vei krever bedre samfunnsøkonomiske analyser

Samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser er en viktig del av beslutningsgrunnlaget for samferdselsinvesteringer. I utgangspunktet bør vi prioritere prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Når vi likevel gjennomfører prosjektene i en helt annen rekkefølge, og gjennomfører prosjekter som ifølge analysene har sterkt negativ samfunnsnytte, handler det ikke bare om at politiske hensyn trumfer nyttevurderinger. Det handler også om at metodene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte og kostnader ikke alltid er særlig treffsikre. I et notat utarbeidet for Vy av Mehammer og Halse (2022), peker de på at metodikken først og fremst er egnet for å sammenligne veiprosjekter, og mindre egnet til å sammenligne vei og jernbane. Metodikken tenderer til å undervurdere de negative eksterne effektene av veiutbygging i form av utslipp, arealbruk og trafikk. Økt trafikk inn til en by som følge av et veiprojekt, telles med positivt fortegn, selv om målet er mindre biltrafikk, av hensyn til arealkostnader, klima, bymiljø og helse.

Tilsvarende undervurderes konsekvent de positive effektene av jernbane. Byene, slik vi kjenner dem i dag, hadde ikke vært mulige uten høykapasitets kollektivtrafikk. Kollektivknutepunktet Oslo S tar imot 150 000 reisende per dag. Verdien av en velfungerende by, inkludert effekten den har på både verdiskaping, velferd og lokalmiljø, tillegges ikke vekt i de samfunnsøkonomiske analysene.

Investeringer i jernbaneinfrastruktur fremstår derfor i flere tilfeller som ulønnsomme prosjekter, som ikke ville blitt gjennomført om beslutningene ble fattet på faglig grunnlag. I realiteten er det i mange tilfeller motsatt. Om beslutningene ble fattet på et grunnlag med tilstrekkelig høy kvalitet, ville flere jernbaneprosjekter iverksatt på bekostning av investeringer i vei.



8 Kilder

Avinor, Norwegian, SAS, Widerøe, NHO Luftfart og LO (2021). Program for økt produksjon og innfasing av bærekraftig flydrivstoff

Asplan Viak (2021) : LCA av godstransport på bane

Miljødirektoratet (2023). Klimatiltak i Norge mot 2030: Oppdatert kunnskapsgrunnlag om utslippsreduksjonspotensial, barrierer og mulige virkemidler

Mehammer, B.S. (2022).

Mehammer, B.S. og Halse, A. H. (2022). Systematisk undervurdert? Samfunnsnytte av baneinvesteringer. Notat fra It's tomorrow og TØI.

Ekspertutvalget for teknologi og framtidens transportinfrastruktur, 2019: Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.