

## Vedlegg 4

**Oppdrag 2.1 «Strategiske valg»**

|            |                                    |
|------------|------------------------------------|
| Fra        | Jernbanedirektoratet               |
| Til        |                                    |
| Kopi til   |                                    |
| Vedrørende | NTP-oppdrag 2.1 «strategiske valg» |
| Saksref.   |                                    |
| Dato       | 29.05.2026                         |

Jernbanedirektoratet (Jdir) viser til NTP Utredningsoppdrag 2/25, der Statens vegvesen (SVV) har fått et særskilt ansvar for å beskrive utfordringsbilde, mobilitetsbehov og strategiske valg som bør tas fremover. Jdir mener SVVs besvarelse i stor grad bærer preg av å skulle møte fremskrevet transportbehov gitt rammebetingelsene som gjelder i dag. Jdir mener at strategiske valg i større grad bør peke på mulige veivalg som justerer utviklingen i retning av de transportpolitiske målene som er satt.

Jernbanedirektoratet ønsker derfor å supplere leveransen til SVV med dette notatet, med en konkretisering av jernbanens rolle sett i lys av mulige veivalg frem mot 2060. Bane Nor stiller seg bak disse vurderingene.

***1. Sikre kapasitet for persontrafikk der presset er størst – prioritere et funksjonelt kollektivsystem***

Hovedtyngden av befolkningsveksten vil i årene fremover komme i og rundt de største byene, særlig på Østlandet. Dette vil føre til økt press på transportsystemet. Persontrafikken i og rundt byene må løses med arealeffektiv transport og det er derfor avgjørende med et kapasitetssterkt og bærekraftig kollektivsystem. Et viktig strategisk valg er hvorvidt denne veksten skal møtes ved å øke kapasiteten i veinettet eller i jernbanenettet / kollektivsystemet.

Der jernbanen allerede finnes i dag, er den avgjørende for oppnåelse av mål om enklere reisehverdag og nullvekstmålet, men også for å bidra til Norges klima- og miljømål. Frem mot 2060 bør jernbanens rolle som rygggrad i kollektivsystemet rundt de største byområdene styrkes ved å prioritere jernbane for de største pendlestrømmene, sikre effektiv arealbruk rundt kollektivknutepunktene, og gjennomføre tiltak som gjør kollektivtilbudet mer attraktivt enn personbilen på de mest trafikkerte relasjonene. Østlandet er i særstilling med hensyn på befolkningsvekst, spesielt inn og ut av Oslo i rushtid, men også mellom bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Det er allerede store tilbudsforbedringer i gang på jernbanen, som vil gi en betydelig kapasitetsøkning på Østlandet de nærmeste årene: Utbygging i det såkalte indre InterCity-området vil gi mulighet for hyppigere regiontogavganger med doble togsett, nye lokaltog med mer plass om bord og en innlemming av tilbringertjenesten til Oslo lufthavn som en del av det ordinære togtilbudet.

Prisvirkemidler på vei og banetransport kan bidra til bedre fordeling av reisestrømmer gjennom døgnet og mellom transportformer, og også til å unngå transport i de periodene med størst trengsel. Dersom kollektivsystemet skal kunne tilby god kapasitet i fremtiden, er det imidlertid nødvendig med nye investeringer for å løse flaskehalsene rundt og gjennom Oslo. Dersom

jernbanen skal ta en økende andel av transportarbeidet, og nullvekstmålet skal nås også i fremtiden, må kapasiteten for jernbanen gjennom Oslo styrkes. Jernbanedirektoratets kollektivstudie for Østlandet bekrefter dette.

## ***2. Styrk forsyningssikkerhet og militær mobilitet- prioriter viktige transportkorridorer***

Den sikkerhetspolitiske situasjonen påvirker prioriteringer knyttet til hvor transportsystemet bør styrkes. Sivil godstransport på bane er sentral for en stor andel kritiske forsyninger til de store byene i sør og til Nord- Norge via Bodø og Narvik. Kapasiteten må derfor opprettholdes i krise og krig, samtidig som det legges til rette for militær transport. I tillegg kommer behovet for grensekryssende transport av militært materiell og personell vest-øst, som er aktualisert med Sverige og Finlands medlemskap i NATO. Forsvaret er tydelige på at tunge, militære transporter på over 200 kilometer må gå på jernbane, her kan ikke veitransport løse behovet.

Jernbanen spiller dermed en sentral rolle for å nå det nye målet om en motstandsdyktig transportsektor, og samtidig bidra til målet om økt konkurranseevne for næringslivet. Jernbanens evne til å transportere gods miljøvennlig og areal- og energieffektivt, med lav ulykkesfrekvens, på lange strekninger bør derfor opprettholdes og styrkes. Jernbanedirektoratets godstrategi peker på at flaskehalsen i godskorridorene bør fjernes og kapasiteten økes, for eksempel gjennom flere kryssingsspor og tilrettelegging for lengre og tyngre tog. Også terminalene må effektiviseres, og kapasiteten tilpasses fremtidig transportetterspørsel.

## ***3. Sikre at transportsystemet er pålitelig - fornyelse som førsteprioritet***

Det er viktig å fortsatt prioritere å ta vare på eksisterende infrastruktur og materiell gjennom fornying og vedlikehold. Dette gir forutsigbarhet og tillit til tilbudet for dagens passasjerer, og rollen jernbanen spiller i transportsystemet i dag opprettholdes.

Forutsigbar gjennomføring av planer for fornyelse og vedlikehold er kostnadsbesparende og effektivt, og gir en mulighet til å ligge i forkant av stoppende feil og akutte hendelser. Det bidrar til målet om mer for pengene: Forebyggende vedlikehold er billigere enn korrektivt, og godt planlagt fornyelse gir mindre behov for lange stenginger og alternativ transport ved at færre uforutsette hendelser oppstår. En godt vedlikeholdt og trafikk sikker jernbane bidrar også til redundans, forsyningssikkerhet og beredskap i transportsystemet som helhet

## ***4. Utvikle transportsystemet i retning av lavutslippssamfunnet***

SVVs vurdering av klima- og miljøtiltak i transportsektoren dreier seg i stor grad om forbedring av transportformene, ved at eksisterende kjøretøyteknologi erstattes av ny nullutslippsteknologi. En økt elektrifiseringsgrad vil bidra til å legge press på fornybar kraftproduksjon, og det blir derfor viktig og å flytte transport til mest mulig energieffektive og bærekraftige løsninger, også når person- og lastebilen blir elektrisk. Jernbanen er en energieffektiv og kapasitetssterk transportform der volumene tilsier det. Jernbanetransport har i tillegg minimalt med mikroplastutslipp, og bør derfor utnyttes maksimalt der den finnes og prioriteres der den gir et effektivt bidrag til å nå målet om lavutslipp, f.eks. godstransport Oslo-Trondheim-Bodø.