

Jernbane må prioriteres høyere for å styrke beredskapen og utløse potensial for energi- og arealeffektiv transport

Etatenes forslag til ny nasjonal transportplan innfrir verken nasjonale klimamål eller nye skandinaviske beredskapsbehov. Sementering av tidligere ressursfordeling mellom transportslagene og ensidig prioritering av samfunnsøkonomisk nytte er en vesentlig årsak til dette¹. Omstillingsbehovet er stort og tidskritisk. Nye militære beredskapsbehov må møtes med friske midler, ikke prioriteres på bekostning av sivilsamfunnets behov. Jernbanen har stor betydning for beredskap og grønn omstilling: Som kapasitetssterk, trafikk sikker, energi- og arealeffektiv transport^{2,3,4} må jernbanen prioriteres høyere nasjonalt og spesielt der trafikkgrunnet er stort (i og mellom store byer).

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen vil fremheve følgende behov som bør prioriteres på kort sikt:

- Dobbeltspor helt inn til Hamar stasjon
- Nullutslepp på Raumabana må prioriterast, samt utbetringstiltak som kryssingsspor for å mogeleggjere større godskapasitet.
- Stasjonsutvikling for systemkryssing på Dombås og Oppdal
- Overføringsmålet for godstransport må opprettholdes
 - Styrkede effektpakker for gods. Behov for en ny effektpakke for næring og redundans, hvor flere eksisterende banestrekninger utnyttes bedre.
 - Fjerne sporavgifter, eller i det minste opprettholde rabatt på særskilte strekninger
 - Framdrift for Godsterminal i Trondheim

Mulighetsstudien som jernbaneforumet har utarbeidet for strekningene (2016, supplert i 2023, vedlagt) viser betydelig potensial for trafikkvekst for både gods og personer. Studien viser at mindre utbedringer er viktig, fordi sporkapasitet og kjøretid setter grenser for økt bruk. Konklusjonen blir dermed at jernbanen ikke vil være i stand til å fylle sin rolle som rygggrad i transportsystemet uten et større løft, spesielt på fjerntogstrekninger der tog kan «stjele» passasjerer fra fly og gods fra lastebiler. Dette må om nødvendig gjøres med å hente midler fra energi- og arealkrevende motorveiprosjekter (se ⁵, for eksempel). Målbildet om reduserte reisetider ned mot 4 timer Trondheim-Oslo og systemkryssinger på stasjoner med overganger til buss ligger fast.

For Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Kristian Torve

Leder (sign.)

Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Hovedutvalg for transport Trøndelag fylkeskommune

Høringsuttalelse til transportetatens prioriteringer til NTP (2025-2036), for arbeidsutvalget, etter fullmakt fra Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen, samlet på Lillehammer 17.02.23

¹ [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)

² [Miljødirektoratet 2022 - Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarioer for 2050](#)

³ [Bane NOR 2023 – Hva betyr nye EU-regler for grensekryssende tog?](#)

⁴ [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)

⁵ [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)