

## NTP må redusere militær og klimatisk risiko

Etatenes forlag til ny nasjonal transportplan<sup>1</sup> 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 dette<sup>2</sup>.

Omstillingsbehovet er stort og tidskrittisk. 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<sup>3</sup> transport<sup>45</sup> må jernbanen prioriteres høyere nasjonalt og spesielt i Trøndelag.

### **Beredskapsbehov i en ny sikkerhetspolitisk situasjon**

Sikkerhetssituasjonen i Europa er varig endret, til det verre. Russlands angrep på Ukraina vil definere landet som en uforutsigbar og krevende nabo i uoverskuelig framtid. Med Finland som nytt medlem i NATO, og sannsynligvis Sverige som medlem innen kort tid, er behovet for å utvikle infrastruktur som også tar høyde for forsvarets operative behov og økt krav til beredskap nødvendig.

Trøndelag vil ha en avgjørende rolle som mottakssted og transittområde for allierte forsterkninger, en grunnleggende forutsetning for at NATO skal kunne gi sin sikkerhetsgaranti også for de nye medlemmene. Skal denne oppgaven kunne løses, er det nødvendig å sørge for transportløsninger som kobler sammen havn, vei og bane på en effektiv måte og som sikrer at de allierte forsterkningene kommer fram dit de behøves. Det må forventes at en slik bruk vil bli jevnlig benyttet også ved øvelser i tiden som kommer.

Konkret vil dette måtte innebære en opprustning av Meråkerbanen ved å sikre at den kan benyttes til transport av det tunge militære materiellet. Nye møteplasser, større tunneler, evt. endring på kurvatur, styrket bæreevne og skredsikring av strekningen. Kapasiteten ved havner med jernbanetilknytning, som for eksempel **Fiborgtangen** må utvikles. I den sammenheng må det utvikles løsninger som styrket bæreevne og tilsvinger ved Skogn og Værnes, tiltak som vil være av stor betydning i en krigssituasjon. Sivilsamfunnet, inkludert næringsliv på begge sider av grensen kan utvilsomt dra nytte av slike utbedringer. Slike tiltak må likevel prioriteres og finansieres på riktig måte, som investeringer i nasjonal sikkerhet og militær beredskap.

### **Sivilsamfunnets behov**

I likhet med landet som helhet preges utviklingen i Trøndelag av den globale urbaniseringstrenden. I møte med dette og som svar på klimakrisa må utviklingen av transportsystemet ha en langsiktig retning: Miljøvennlig utvikling av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner. Her spiller jernbanen en avgjørende rolle.

I Trøndelag er det spesielt følgende jernbanetiltak som bør prioriteres for å styrke både regionen og muligheten for å nå nasjonale klimamål:

- Planen om **To tog i timen på Trønderbanen** må realiseres, med nok og riktig togmateriell sammen med ERTMS utbygging i 2026. I denne sammenheng må mulighetene for pendleravganger mellom Steinkjer og Grong også utredes.
- **Elektrifisering til Steinkjer** er allerede vedtatt etter konseptvalgutredning og i tidligere nasjonale transportplaner. Pris på energi og CO<sub>2</sub>-utslipp vil sannsynligvis øke i framtiden, og i så fall er det bare et spørsmål om tid (eller valg av prisutviklingsbaner) før slik elektrifisering er samfunnsøkonomisk lønnsom.

- **Forbindelsen Trondheim-Oslo** (Rørosbanen og Dovrebanen) trenger oppgradering og betydelig kapasitetsøkninger, blant annet gjennom stasjonsutvikling for systemkryssing på Oppdal og Dombås. Også her er det bare et spørsmål om hvilke energi- og karbonprisbaner som legges til grunn for beregning av samfunnsnytt. Enhetlig infrastruktur med elektrifisering og elektrisk materiell vil styrke samspillet mellom Dovre- og Rørosbanen. En oppgradert Rørosbane vil spille en vesentlig rolle som «beredskapsbane» mellom Trondheim og Oslo. Slike tiltak vil forbedre kapasitet og forutsigbarhet for både persontrafikk og gods.
- Få framdrift i prosess for **framtidrettet godshåndtering** for regionen.
- Oppretthold målet om **30 % godsoverføring** fra vei til bane og sjø.
- Regjeringen må formalisere avtaler som regulerer samarbeid og leveranser mellom operatørene i en beredskapssituasjon.

For Jernbaneforum Midt-Norge

Karin Bjørkhaug, leder

(sign.) etter fullmakt fra digitalt plenumsmøte møte 8. mai 2023.

---

<sup>1</sup> [Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag - regjeringen.no](#)

<sup>2</sup> [Motorveirapport 260422 - Naturvernforbundet](#)

<sup>3</sup> [Miljødirektoratet 2022 - Kraftbehov til transport: Nullutslippsscenarier for 2050](#)

<sup>4</sup> [Bane NOR 2023 – Hva betyr nye EU-regler for grensekryssende tog?](#)

<sup>5</sup> [Net Zero by 2050 - A Roadmap for the Global Energy Sector \(windows.net\)](#)