

NTP 2019 – 2028. Pressemeldinger fra regjeringen.

Alle pressemeldingene kan lastes ned fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/alt-om-nasjonal-transportplan-2018-2029/id2548470/> (hele NTP-en kan også lastes ned herfra). Her er utdrag fra noen av pressemeldingene som er mest relevante for arbeidet knyttet til høyhastighetsbaner og jernbane. Uthevinger i farge er våre. Deler av pressemeldingene som er hoppet over er markert med (...).

Til vei er det totalt avsatt 659 mrd. Til jernbane totalt 319 mrd. Dvs. at vei får over dobbelt så mye som jernbane. (Se uthevinger i turkis under).

Og for jernbane er fokuset primært rundt byene og ikke for langdistanse, der de største klimaeffektene og inntekspotensialet for jernbanen ligger. Ingen ting om høyhastighetsbaner i pressemeldingene, men dukker heldigvis likevel opp i NTP-ens kapittel «3.4.3 Ambisjoner for jernbanen», dog i et litt langsiktig perspektiv. Se eget oppslag om dette.

Massiv satsing på vei – med redusert bompengandelen

(...) Nasjonal transportplan 2018-2029 foreslår regjeringen å videreføre og forsterke den store satsingen på veibygging og veivedlikehold. De neste tolv årene foreslås det 659 milliarder kroner til veiformål, noe som betyr at det i snitt brukes ca 10 milliarder kroner mer til veiformål årlig sammenlignet med inneværende transportplan. Under 20 prosent av dette er bompengefinansiering. (...)

I alt 536 milliarder kroner skatte kroner er planlagt brukt på veiformål, det utgjør 57 prosent av statlige budsjetttrammen i transportplanen.(...)

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/massiv-satsing-pa-vei--med-reduisert-bompengandelen/id2548545/>

Langsiktig mål om ferjefri E39

Regjeringen har som langsiktig mål å bygge ut E39 mellom Kristiansand og Trondheim til ferjefri standard. – Når vi utbedrer strekningene på land og erstatter ferjestrekninger med broer og tunneler gir vi folk betydelig redusert reisetid og økt fleksibilitet. Det vil gjøre E39 til en enda bedre transportåre og binde sammen de store vekstregionene langs kysten, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

(...)- Når vi om noen år ser oss tilbake, vil vi se en betydelig forbedret E39. Vi kommer ikke mål i denne planperioden, men vi tar noen veldig lange steg. Samtidig må vi ikke bli blinde for kostnadene. Prisoverslaget for mange av prosjektene langs E39 har økt vesentlig i løpet av planleggingstiden. Vi har derfor bedt om at man ser nøye på muligheter for kostnadsreduksjoner, og vi håper på godt samarbeid med alle involverte parter. Jo mer vi kan redusere kostnadsnivået, jo raskere kan vi løfte opp ytterligere prosjekt, påpeker Solvik-Olsen.

Fakta

- Rogfast og Hordfast vil gjøre strekningen Stavanger til Bergen ferjefri. Reisetid vil reduseres fra dagens 4,5 timer til ca 2 timer.
- Reisetiden mellom Ålesund og Molde vil bli redusert til om lag en time når E39 Møreaksen er gjennomført.

- Prosjektet E39 Ålesund – Molde i Møre og Romsdal (Møreaksen) omfatter bygging av firefelts veg, i hovedsak i ny trasé.
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/langsiktig-mal-om-ferjefri-e39/id2548526/>

En grønnere transporthverdag

- Bedre mobilitet, økt fleksibilitet i kollektivtilbudet og en stadig mer klimavennlig bilpark skal gjøre at folk flest bidrar til det grønne skiftet. Ny teknologi utvikles så raskt at det er utfordrende å henge med i svingene. Vi skal likevel legge til rette for at klimateknologi kan bidra til en grønnere transporthverdag og at Norges klimamål nås innen 2030, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

Nasjonal transportplan 2018-2029 legger til rette for at Norge skal kutte i klimagassutslippene fra transportsektoren. Sektoren står for om lag en tredjedel av utslippene i Norge, totalt 15,6 millioner tonn. Utslipp fra veitrafikk står for den største andelen. Framskrivninger av klimagassutslipp fra transportsektoren i Perspektivmeldingen 2017 anslår at utslippene vil reduseres med om lag 2 millioner tonn frem mot 2030. Det meste av nedgangen skyldes reduserte utslipp i veitransporten som følge av overgang til lav- og nullutslippsteknologi. (...)

Regjeringen legger til grunn at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025 og nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy. Varedistribusjonen i de største bysentra være tilnærmet nullutslipp innen 2030. Forbedret teknologi i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene.

Ved utgangen av 2016 var det ca. 100 000 elektriske kjøretøy på norske veier. Blant de nye personbilene hadde nullutslippsbilene 15,8 prosent markedsandel i februar 2017, og hvis vi inkluderer ladbare hybrider var andelen 33 pst. (...)

Utslippene fra luftfarten må også ned

- Elektriske løsninger i biler, busser og ferjer er tilgjengelig teknologi med et stort potensial for å oppnå utslippsreduksjoner fremover. I fly er elektriske løsninger helt i startfasen, noe som gjør at biodrivstoff er det mest relevante tiltaket i luftfarten. Regjeringen vil derfor søke å innføre et omsetningskrav på 1 prosent bærekraftig biodrivstoff i luftfart fra 2019 med mål om 30 prosent i 2030, sier Solvik-Olsen. (...)

Satser på kollektiv, sykkel og gange

- Regjeringen har et mål om at veksten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, slik at det er nullvekst i persontransport med bil. (...)

Bymiljø- og byvekstavgiftene vil være en av de viktigste redskapene for få flere til å reise kollektivt, sykle og gå i byområdene. Det er lagt opp til 2 milliarder kroner årlig gjennom hele tolvårsperioden til bymiljø- og byvekstavgifter. En del av avgiftene er 50/50-ordningen som sørger for at staten tar 50 prosent av utgiftene knyttet til store infrastrukturprosjekt i de fire største byene. (...)

Jernbane

Regjeringen skal gjennomføre tidenes jernbanesatsing. Klimagassutslippene fra jernbanedriften stammer i all hovedsak fra forbrenning av diesel på de ikke-elektrifiserte banestrekningene. I planperioden er det lagt opp til elektrifisering av Trønderbanen, Meråkerbanen, Hønefoss – Follum og Kongsvinger – Hamar.

Elektrifisering fjerner de direkte klimagassutslippene fra togtransporten og kan redusere utslipp av svevestøv og NOx, men investeringskostnaden per km er relativt høy.

Elektrifisering gir i tillegg en stor fordel for godstransport med bane fordi det gjør det mulig å kjøre tyngre godstog. I tillegg vil godstogene kunne kjøre fortere. I dag er elektrisk drift billigere enn diesel for togoperatørene, og gir både lavere drifts- og vedlikeholdskostnader. Elektrifisering bidrar dermed til å styrke jernbanens konkurransekraft, også i forhold til veitransport.

Bruk av hydrogen, batteri og biodrivstoff/biogass er også alternativer for ytterligere å kutte klimagassutslippene på de gjenstående strekningene. Hydrogendrevne persontog er under utprøving i Tyskland. Denne utviklingen følges, og resultatene vil være et viktig grunnlag for fremtidige vurderinger av muligheten for testkjøring med og bruk av hydrogentog i Norge. Regjeringen vil at nullutslippsløsninger skal legges til grunn i alle fremtidige offentlige materiellanskaffelser. Ved kjøp av nytt rullende materiell skal dette skje i den grad teknologiutviklingen tillater det. Jernbanedirektoratet skal ta en aktiv rolle i å koordinere tiltak og bidra til nødvendig kunnskap og samarbeid mellom togoperatører, materiellselskap, materiellprodusenter, og infrastrukturforvalter for å legge til rette at teknologien tas i bruk i Norge.

Maritim transport (...)

Gods

Regjeringen legger til rette for at transportformenes ulike fortrinn kan utnyttes og at samspillet mellom dem kan bedres. På den måten blir gods fraktet mer effektivt, sikkert og miljøvennlig, samtidig som transportkostnadene reduseres. Norsk næringsliv har lange avstander til internasjonale markeder og lave transportkostnader er avgjørende for næringslivets konkurransekraft. Overføring av gods til sjø og bane styrkes gjennom ny incentivordning og egen godspakke på jernbane.

Incentivordningen for overføring fra vei til sjø er inne i Nasjonal transportplan med 100 millioner kroner årlig de første seks årene av planen. Ordningen skal stimulere til mer nærskipfart og har vært etterspurt av næringsaktørene. Rederier og redere kan søke om tilskudd og få støtte inntil tre år.

Godspakken på jernbane viderefører et arbeid der man i samarbeid med bransjen har styrket godstransport på jernbanen. Den reflekterer innholdet i Nasjonal transportplan Godsanalyse som påpeker at for å opprettholde dagens volum trengs store investeringer i terminaler og kryssningsspor. Regjeringen legger opp til godsinvesteringer på disse områdene på om lag 18 milliarder kroner for hele tolvårsperioden. Tiltakene skal gjennomføres i alle landsdeler.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/en-gronnere-transporthverdag/id2548633/>

Nye togtilbud, flere avganger og kortere reisetider

- Regjeringen skal gjennomføre tidenes jernbanesatsing for å gjøre jernbanen mer attraktiv i hverdagen. Regjeringens planer i ny Nasjonal transportplan innebærer flere avganger, kortere reisetid, bedre materiell, store investeringer og økt vedlikehold. For å få flere reisende og økte godsvolumer skal vi styrke tilbudet betydelig, slik at vi kan forsterke den positive utviklingen vi har sett de siste årene, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. De siste årene har stadig flere valgt å ta toget.
- Gjennom målrettet satsing har jernbanen hatt en eventyrlig vekst de siste årene. Nye tog, et styrket rutetilbud, bedre mobildekning, satsing på vedlikehold og trafikkåpning på nye dobbeltsporstrækninger er blant tiltakene som regjeringen har lagt til rette for. Det er åpenbart at satsingen blir satt pris på av blant andre pendlerne, som i stadig økende grad reiser med jernbanen til og fra jobb, sier samferdselsministeren.

Jernbanen har et spesielt sterk fortrinn i befolkningstette områder. Den forventede befolkningsveksten i Oslo og andre storbyområder gjør at det er et stort behov for ytterligere å styrke persontogtilbudene i årene framover. I ny Nasjonal transportplan legger regjeringen opp til å se jernbanen i en større sammenheng enn tidligere. Utfordrende flaskehalsen nå skal løses opp i, slik at togtilbudet kan forbedres over store avstander.

Store investeringer planlagt på Østlandet

Det skal gjøres betydelige løft både innen vedlikehold og investeringer i økt kapasitet. På strekningene fra Oslo til Skien, Lillehammer, Halden og Hønefoss vil investeringer i nye spor gi både økt kapasitet og redusert reisetid. Det er enorme investeringer som skal gjøres de neste årene, og de reisende vil gradvis oppleve tilbudsforbedringer ettersom delstrekninger med ny infrastruktur settes i drift.

Samtlige planlagte investeringer som var foreslått finansiert i Nasjonal transportplan 2014-2023 blir gjennomført i tråd med planene. I tillegg foreslås nå en rekke nye prosjekter innlemmet med finansiering. Det inkluderer blant annet ny tunnel under Oslo, Ringeriksbanen og ytre InterCity-strekningene på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen. Ingen av sistnevnte strekninger lå inne med finansieringsmidler i dagens Nasjonal transportplan 2014-2023. De økonomiske rammene styrkes betydelig i perioden, og rekkefølgen på prosjektene innrettes slik at man totalt sett får bedre løsninger for jernbanesystemet som helhet.

Ny tunnel i Oslo nødvendig for tilbudsforbedringer på sikt

Oslo S er navet for persontransport med tog i Norge. Kapasiteten i dagens jernbanetunnel mellom Oslo S og Skøyen er til tider sprengt. Når tunnelen er stengt for trafikk, får det ofte konsekvenser for togtrafikken i store deler av landet. På lengre sikt er derfor en ny jernbanetunnel gjennom Oslo helt avgjørende for å utvikle en stadig økende persontogtrafikk på Østlandet, også inkludert fjerntogene.

En ny jernbanetunnel gjennom Oslo vil gjøre togtrafikken mer robust ved driftsforstyrrelser. I tillegg vil en ny tunnel gi en kapasitetsøkning som gjør det mulig å styrke lokal-, regional-, og fjerntogtilbudene til og fra hovedstaden.

Regjeringen prioriterer anleggsstart for ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker i siste halvdel av planperioden, med planlagt ferdigstilling rundt 2032.

Planlagte tilbudsforbedringer på InterCity-strekningene

På de indre InterCity-strekningene mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Fredrikstad blir det i 2024 mulig å legge opp til minst to avganger i timen, og opp mot fire i rushtiden. Den samme avgangsfrekvensen blir mulig mellom Oslo og Sarpsborg i 2026.

På de ytre InterCity-strekningene blir det mulig med to avganger i timen i grunnrute mellom Oslo og Skien i 2032, og mellom Oslo og Lillehammer og Halden i 2034.

I dag er det i hovedsak timesfrekvens på InterCity-strekningene, med innsatstog eller ekspressavganger i rushtida.

For InterCity-tog som stopper på alle stasjoner mellom Oslo og Skien, Halden og Lillehammer vil reisetiden bli vesentlig redusert. Sammenliknet med i dag vil den bli inntil 25 minutter kortere i 2026, og inntil 45 minutter i 2034.

Det gradvis forbedrede togtilbudet skal etter planen realiseres ved ferdigstilling av sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Åkersvika (Hamar) og Seut (Fredrikstad) i 2024, til Sarpsborg i 2026, til Porsgrunn i 2032, og til Lillehammer og Halden i 2034.

Med Ringeriksbanen etableres et nytt InterCity-tilbud

I dag er det fire avganger i døgnet hver vei mellom Oslo og Hønefoss. Togene kjører via Drammen og reisetiden er om lag halvannen time. Når Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss står ferdig, blir det mulig å etablere et nytt InterCity-tilbud til Hønefoss med to tog i timen og ny stasjon på Sundvollen. Reisetiden mellom Oslo og Hønefoss vil da være redusert med om lag én time, til 35 minutter. Fjerntogene mellom Oslo og Bergen kommer også til å bruke om lag én time mindre, og det blir mulig å øke antall avganger. InterCity-tilbudet på strekningen vil binde bo- og arbeidsmarkedet på Ringerike tettere på hovedstadsområdet, og legge til rette for en positiv, regional utvikling. Byggestart for Ringeriksbanen blir i 2021/22.

Rutemodell 2027: Flere tiltak på Østlandet skal gi stor kapasitetsøkning

Flere mindre tiltak, omtalt som "Rutemodell 2027", gjør det mulig å styrke togtilbudet på Østlandet før ferdigstilling av ny Oslo-tunnel. På flere av lokal- og regiontogstrekningene på Østlandet gir Rutemodell 2027 mulighet for flere avganger, med redusert reise- og ventetid. Blant tiltakene er bygging av en ny, planskilt forbindelse mellom Østfoldbanens østre og vestre linje sør for Ski stasjon. Tiltaket gjør det mulig med en bedre utnyttelse av kapasiteten i Follobanen. Realiseringen av tiltakene i rutemodell 2027 vil være viktig for å gi dagens bilister et bedre kollektivtransportalternativ i storbyregionene.

Grenlandsbanen skal redusere reisetiden kraftig og binde regioner sammen

Grenlandsbanen er et utbyggingsprosjekt som skal koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Banestrekningen er en logisk forlengelse av dobbeltspor mot Sørlandet etter at dobbeltsporet til Porsgrunn står ferdig i 2032. Med Grenlandsbanen kan reisetiden mellom Oslo og Kristiansand reduseres med om lag én time, fra dagens 4,5/5 timer.

Grenlandsbanen vil samtidig gi et nytt togtilbud mellom Agder, Grenland og Vestfold. Kombinasjonen av reduserte reisetider og høy avgangsfrekvens kan bidra til å styrke togtrafikkens konkurransekraft i disse folkerike områdene. Ved å binde de tre bo- og

arbeidsmarkedsregionene tettere sammen, legges det til rette for en positiv regional utvikling.

I perioden 2024-2029 prioriterer regjeringen planlegging og forberedelse til byggestart for Grenlandsbanen. Prosjektet skal planlegges med dimensjonerende hastighet på 250 km/t, og ambisjonen er at banen skal åpne for trafikk i 2035.

Bedre persontogtilbud på Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen

Doble togsett vil gjøre det mulig å øke setekapasiteten på lokaltogene på Kongsvingerbanen. Tilbudsforbedringen kan innføres når arbeidet med å forlenge plattformer og utbedre stasjoner er ferdigstilt i første del av planperioden.

Det legges opp til å bygge nye eller forlenge eksisterende kryssningsspor på Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. Kryssningssporene skal i første rekke bidra til å øke kapasiteten for framføring av gods. I tillegg gir tiltaket større transportkapasitet for persontogene, enten ved at det blir mulig å forbedre togtilbudet, eller ved at det blir enklere å få togene i rute igjen etter driftsforstyrrelser. *(Min kommentar: Altså ingen arbeid med kobling av Gjøvik- og Dovrebanen)*

Togtilbud styrkes i andre storbyområder og godstransporten får et løft

Elektrifisering av [Trønder- og Meråkerbanen](#), bygging av dobbeltspor mellom Arna og Stanghelle på [Vossebanen](#) og vendespor på Ganddal for å øke frekvensen på strekningen Stavanger-Ganddal på [Jærbanen](#) er andre investeringsprosjekter som vil legge til rette for et sikrere og mer miljøvennlig persontogtilbud med økt kapasitet.

I tillegg er det lagt opp til å gjennomføre flere tiltak som skal styrke konkurransekraften til [godstransport på bane](#).

Styrket vedlikeholdsinnsats og nytt signalanlegg skal gi bedre trafikkavvikling

Satsing på vedlikehold og fornyelse av dagens infrastruktur er helt avgjørende for å oppnå en driftsstabil jernbane. Passasjerenes tillit til toget er avhengig av at togene kommer og går når de skal.

Over lang tid har vedlikeholdsetterslepet økt på norsk infrastruktur. Først de siste årene har forfallet blitt redusert, og den positive utviklingen skal videreføres. I den tolvårige planperioden legges det opp til å redusere vedlikeholdsetterslepet på det norske jernbanenettet med en tredel sammenliknet med dagens nivå.

Signalfeil er en av vanligste grunnene til driftsavbrudd i togtrafikken. På det norske jernbanenettet er ulike typer signalanlegg i bruk, og flere av dem er gamle og slitte. Hele det norske jernbanenettet skal utstyres med det felleseuropeiske signal- og sikringsystemet ERTMS innen 2032. Store deler av det norske jernbanenettet vil derfor være utstyrt med nytt signalanlegg ved utgangen av planperioden i 2029.

ERTMS legger til rette for sikrere og mer effektiv avvikling av togtrafikken, slik at punktligheten og regulariteten styrkes. Med ERTMS kan også infrastrukturen utnyttes bedre. Det gjelder spesielt på strekninger med dobbeltspor, der togene kan kjøres tettere.

45 prosent av investeringsmidlene i NTP er satt av til jernbaneformål

Alt i alt er om lag 319 milliarder kroner satt av til jernbaneformål i den tolvårige planperioden. Dette utgjør om lag 35 prosent av den totale økonomiske rammen i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Til drift og vedlikehold av jernbanenettet i planperioden er det satt av drøyt 115 milliarder kroner, mens nær 197 milliarder kroner er planlagt brukt på investeringer, inkludert planleggingsmidler. Rammen til nye og igangsatte jernbaneprosjekter utgjør omlag 45 prosent av den totale investeringsrammen ny Nasjonal transportplan.

I gjennomsnitt er det satt av nær 26,6 milliarder kroner per år til jernbane i planperioden. Dette er en økning på om lag 45 prosent sammenliknet med bevilgningen i statsbudsjettet 2017.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/nye-togtilbud-flere-avganger-og-kortere-reisetider/id2548542/>

Et styrket togtilbud i nord med nytt signalanlegg, bedre vedlikehold og krysningsspor

- Jernbanen vil få et kraftig løft i ny Nasjonal transportplan. Nordlandsbanen og Ofotbanen blir blant de første strekningene som får helt nytt signal- og sikringsanlegg. Punktlighet og regularitet skal forbedres, og det skal gjøres en oppdatert utredning av ny infrastruktur på strekningen Fauske-Tromsø. Regjeringens kraftige satsing på jernbane i ny Nasjonal transportplan legger til rette for at enda flere skal velge å reise med toget i Nord-Norge, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

I Nasjonal transportplan legges det opp til å gjøre jernbanen mer attraktiv for å få flere reisende og for å øke godstransporten. Bedre punktlighet og regularitet i togtrafikken er blant de viktigste konkurransefaktorene som må på plass. Nordlandsbanen og Ofotbanen blir blant de to første banene som får det nye signal- og sikringssystemet ERTMS. Det skal investeres flere milliarder kroner de neste årene, slik at et nytt anlegg kan settes i drift i 2022/23. ERTMS skal sørge for en sikrere og mer effektiv avvikling av togtrafikken.

Satsing på vedlikehold og fornyelse

Satsing på vedlikehold og fornyelse av dagens infrastruktur er helt avgjørende for å oppnå en driftsstabil jernbane. Passasjerenes tillit til toget er avhengig av at togene kommer og går når de skal.

Over lang tid har vedlikeholdsetterslepet økt på norsk infrastruktur. Først de siste årene har forfallet blitt redusert, og den positive utviklingen skal videreføres. I den tolvårige planperioden legges det opp til å redusere vedlikeholdsetterslepet på det norske jernbanenettet med en tredel sammenliknet med dagens nivå. Dette betyr at driftsstabiliteten i infrastrukturen på Nordlandsbanen og Ofotbanen også skal bli bedre, i form av høyere punktlighet og regularitet.

Nye krysningsspor skal gi bedre kapasitet

Kapasiteten på deler av Nordlandsbanen er nesten sprengt. I løpet av planperioden legges det derfor opp til å bygge nye eller forlenge eksisterende krysningsspor. Krysningssporene

skal i første rekke bidra til å øke kapasiteten for framføring av gods, men kan i tillegg gi positive effekter for persontogtilbudet. Disse sporene kan gi mulighet for å forbedre togtilbudet eller gjøre det enklere å få togene i rute igjen etter driftsforstyrrelser.

Nye vurderinger av nye jernbanestrekninger

Ofofbanen er en viktig transportåre. For å øke kapasiteten på Ofofbanen har muligheten for bygging av dobbeltspor på norsk side blitt utredet. Kapasitetsutfordringene er imidlertid størst på svensk side, men der er det foreløpig ikke prioritert noen tiltak. Ensidig tiltak på norsk side vil ikke gi særlig nytteverdi.

Regjeringen følger nøye med på utviklingen i Sverige. Gjennom Jernbanedirektoratets tette samarbeid med svenske Trafikverket om utvikling av banen, vil det tas initiativ til en konsekvensutredning av strekningen på norsk side.

Det foreligger flere initiativ til nye jernbanestrekninger i nord, noen som utvidelser av det nasjonale jernbanenettet, andre som del av nye grensekryssende forbindelser. I planperioden vil regjeringen prioritere forbedringer av det eksisterende jernbanenettet i Nord-Norge. Dersom finske statlige myndigheter tar initiativ til å utrede en jernbaneforbindelse mellom Finland og Kirkenes, er norske myndigheter positive til å bidra i et slikt arbeid.

Jernbaneverket utarbeidet i 2011 en rapport om den foreslåtte Nord-Norgebanen på strekningen Fauske-Tromsø. Utbyggingen ble da grovt anslått til å koste 40-60 milliarder kroner. Uten å ha gjennomført en egen samfunnsøkonomisk analyse, ble det i rapporten pekt på at den samfunnsøkonomiske nytten trolig ville være negativ.

Samferdselsdepartementet vil be Jernbanedirektoratet om å utarbeide et oppdatert kostnadsanslag for Nord-Norgebanen, i tillegg til en samfunnsøkonomisk analyse for en slik utbygging.

(Min kommentar: I flg. dette altså ingen nye tiltak på Ofofbanen og heller ingen ny utredning av Nord-Norgebanen, som lansert i media i det siste.)

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/et-styrket-togtilbud-i-nord-med-nytt-signalanlegg-bedre-vedlikehold-og-kryssningsspor/id2548529/>

Et styrket togtilbud og en mer driftssikker jernbane på Sør-Vestlandet

- Regjeringen legger opp til kraftig satsing på jernbanen i ny Nasjonal transportplan. Punktlighet og regularitet skal forbedres gjennom bedre vedlikehold og investeringer i infrastruktur. Tiltakene skal legge til rette for at enda flere skal velge å reise med toget på Jærbanen og Sørlandsbanen, sier samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. (...)

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/et-styrket-togtilbud-og-en-mer-driftssikker-jernbane-pa-sor-vestlandet/id2548523/>

Et bedre togtilbud i Trøndelag

(...) For togpassasjerer i Trøndelag legges det opp til følgende forbedringer som følge av tiltakene i Nasjonal transportplan 2018-2029:

- Et miljøvennlig og mer effektivt togtilbud på Trønder- og Meråkerbanen i 2023. Elektrifiseringen av de i dag dieseldrevne banestrekningene Trondheim-Steinkjer og Hell-riksgrensen vil redusere klimagassutslippene. Å bytte ut dieseltogene med elektrisk drevne

togsett gir en rimeligere togdrift for operatørene. Elektrifiseringen kan gi inntil syv minutter kortere reisetid på Trønderbanen, og det legges til rette for å kjøre med lengre togsett mellom Trondheim og Steinkjer. *(Min kommentar: Dette er svært liten effekt for til dels store investeringer. Hele traséen burde vurderes på nytt.)*

- En sikrere og mer effektiv avvikling av togtrafikken, med bedre punktlighet og regularitet, når det nye signal- og sikringssystemet ERTMS settes i drift på Nordlandsbanen. Tiltaket er planlagt ferdigstilt i 2022/2023.
- Noe redusert reisetid for togene mellom Trondheim og Steinkjer etter innføring av Rutemodell 2027, med mulighet for ny ruteplan og økt frekvens i rushtiden på strekningen Steinkjer-Melhus.
- Redusert reisetid for fjerntogene mellom Trondheim-Oslo med om lag 15 minutter i 2024 og ytterligere om lag 30 minutter i 2034. Reisetidsbesparelsen realiseres gjennom ferdigstilling av sammenhengende dobbeltspor på Dovrebanen fram til Åkersvika ved Hamar i 2024 og til Lillehammer i 2034. Reisetiden for fjerntogene mellom Oslo og Trondheim er i dag på om lag 6,5 timer.(...)

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/et-bedre-togtilbud-i-trondelag/id2548491/>

Fjerner hele vedlikeholdsetterslepet i navigasjonsinfrastrukturen, reduserer med 1/3 på riksvei- og jernbanenettet

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/fjerner-hele-vedlikeholdsetterslepet-i-navigasjonsinfrastrukturen-reduserer-med-13-pa-riksvei--og-jernbanenettet/id2548476/>

Mer effektiv og konkurransedyktig luftfart

(Min kommentar: Hvorfor er tredje rullebane Gardermoen ikke er nevnt sammen med de andre kulepunktene i listen over hva Avinor skal investere i?)

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/mer-effektiv-og-konkurransedyktig-luftfart/id2548495/>