



Arkivsak

26/10137-2

Sakshandsamar

Hilde F. Andersen

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalg

Fylkestinget

Møtedato

27.05.2026

10.06.2026

18.06.2026

Høyring – Godsstrategi for jernbanen – utgreiing til NTP 2029-2040

Innstilling frå fylkesdirektøren

Telemark fylkeskommune tar framlagt godsstrategi til orientering som eit utgangspunkt for å vise konsekvensar av ulike politiske retningsval og nasjonale ambisjonar for godstransport.

Telemark fylkeskommune vil framheve følgande:

1. Korridoren Oslo-Kristiansand-Stavanger har vore lågt prioritert innan både gods og persontog i ei årrekke, samstundes med at andre transportformer er prioritert opp. Gamle avgjersler gir difor særst dårlege premiss og påverkar analyser i for stor grad på strekninga.
2. Korridoren har mye næringsaktivitet og er viktig for forsyningstryggleik og beredskap grunna god kopling til hamner. Breviksterminalen har jernbanespor heilt til kaikant og har potensiale for auka kapasitet grunna flytting av containerhamn til Frier Vest i Bamble.
3. Sørlandsbanen er erklært overbelasta grunna større etterspurnad i marknaden enn tilgjengeleg sporkapasitet. Av omsyn til klima og miljø, trafikktryggleik og redusert tilgang til sjåførar bør ambisjonsnivået på bana aukast. Ei effektpakke med kapasitetsaukande tiltak må difor vere klar til neste NTP. Den må mogleggjere fleire og lengre tog i korridoren, men vil og støtte opp om persontogtrafikken.
4. Utviklinga av Fensfeltet i Nome kommune kan gje både nasjonale og regionale vinstar innan auka sjølvforsyning, grøn omstilling og nye industrielle satsingar. Førekomstane på Fensfeltet ligg nær hamn, kraft og etablert infrastruktur, og eit kompetent industriområde i Grenland. Godstransport frå Fen blir eit viktig tema i den statlege reguleringsplanen for Fensfeltet. Vi ber om at kunnskapsbehovet i vidare prosessar blir omtala i godsstrategien.
5. Telemark fylkeskommune visar elles til uttale til fjerntogstrategien om at samankoplinga mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må haldast fram som ein ambisjon på lengre sikt for å nå mål om fleire reisande og meir godstrafikk på jernbane mellom dei store byane og hamnene på Sørvest-, Sør- og Austlandet. Hamneterminalen Frier Vest i Bamble kan og koplata til jernbane ved realisering av Grenlandsbanen.

Bakgrunn og saksgang

Godsstrategien er eitt av fleire kunnskapsgrunnlag utarbeida av Jernbanedirektoratet inn mot neste Nasjonal transportplan (NTP), som skal undersøke utvikling for godstransport på jernbane i eit 2050-perspektiv, og kva for tilrettelegging som er naudsynt i dei ulike transportkorridorane. Telemark fylkeskommune har deltaka på nokre informasjons- og medverknadsmøter i arbeidet. Høyringsdokumenta ligg tilgjengeleg på Jernbanedirektoratet sine nettsider. Det er frist for uttale innan 15. juni. Det er søkt om utsett frist til etter fylkestinget si handsaming.

Hovudutval for samferdsel har saka til uttale og fylkesutvalet innstiller til fylkestinget som fattar endeleg vedtak.

Saksopplysningar

I gjeldande NTP (2025-2036) blei det bestilt fleire sentrale utgreiingar for å utvikle jernbanen strategisk fram mot 2050 i førebuing av neste NTP (2029-2040). I godsutgreiinga er det i hovudsak betringar innan marknadssegment for kombitog (t.d. containarar, vekselflak eller semitrailerar som kan flyttast mellom ulike transportformer) som er analysert. Kombitog utgjør størst del målt i transportarbeid, og det er her ein og ventar størst vekst. Det er og forventa ein auka etterspørsel av kapasitet innan malm og tømmer. I arbeidet er det sett på utmaningar og kva for transportbehov det vil vere i 2050. Tiltak avdekka i kapasitetsanalysane er kostnadsestimert og inngår i ei samfunnsøkonomisk analyse.

Utgreiinga er gjort i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Bane nor. Togoperatørar, samlastarar, vareeigarar og andre offentlege verksemdar har deltaka i ei referansegruppe.

Godsstrategien er bygd opp med fire fokus- og tiltaksområde:

- Infrastruktur og kapasitet – for strekningar og terminalar
- Marknad og føresetnader: T.d. handtering av driftsstans og kompensasjon
- Samfunnsstryggleik og beredskap: Særleg i utpeika korridorar for militær mobilitet.
- Teknologi: Innovasjon og reduksjon av kostnader

Strategien legg fram samanlikningsalternativ som legg til grunn at ein innan 2050 har gjort tiltaka som er prioritert i gjeldande NTP. Dette er til dømes nytt signalsystem på hele jernbanenettet, elektrifisering av fleire banestrekningar, dobbeltspor Arna-Stanghelle og ulike effektpakker på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vossebanen og Trønderbanen. Det er og lagt fram ulike strategiske ambisjonsnivå med ulike nivå av etterspurnad i 2050, kalla tiltaksalternativ 0, 1 og 2, med respektive låg, høgare og høgast etterspurnad.

Godsstrategien legg på bakgrunn av dette fram ulike anbefalingar i 6 korridorar:

- Oslo-Narvik/ Midt-Sverige
- Oslo-Gøteborg/ Sør-Sverige
- Trondheim-Bodø
- Oslo-Bergen
- Oslo-Kristiansand-Stavanger

Det er delar av den siste korridoren som ligg i Telemark. I gjeldande NTP (2025–2036) er det inga tiltak som aukar kapasitet for godstrafikken på denne strekninga. Godstransport mellom Oslo og Sørlandet/Nord-Jæren har sterk konkurranse frå vegtransporten då vegstandarden er god. Utviklinga av volum for kombigods på har likevel vore positiv dei siste åra, og overstig kapasiteten på strekninga. I godsstrategien til NTP 2022–2033 vart ein effektpakke for auka toglengthe og kapasitet i korridoren analysert, men han vart ikkje prioritert. Grunngevinga var ein kombinasjon av høgt investeringsbehov og låg effekt.

Når det gjeld forsvaret sitt behov vert korridoren vurdert som mindre viktig. Sørlandsbanen har avgrensa profil, og er difor dårlegare eigna til militære transporter samanlikna med andre korridorar. Korridoren Oslo–Stavanger er heller ikkje del av dei prioriterte vest–aust-korridorane for Forsvaret. Grunna velutbygd veg parallelt med jarnbane er korridoren og vurdert som mindre viktig for sivil beredskap enn andre korridorar. Samstundes er korridoren fleksibel sidan det går spor til kaikant i både Kristiansand og Brevik, noko som gjer det svært lett å frakte større mengder gods og varer over sjø og bane vidare i Skandinavia/ Norden.

Etterspurnaden etter godstransport er framleis høg i eit lengre perspektiv, og det blir difor anbefalt ei vidare utgreiing av ei effektpakke med kapasitetsaukande tiltak, som legg til rette for fleire og lengre tog i korridoren. Det er definert tre ulike ambisjonsnivå for utviklinga utover tiltak i gjeldande NTP, med investeringsbehov på 1,3 milliardar for nivå 0, 1,9 milliardar for nivå 1 og 9 milliardar for nivå 2. Hovuddelen av kostnaden i nivå 2 er dobbeltspor mellom Ganddal og Nærbø på Jærbanen.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvensar

Saka har ingen direkte juridiske eller økonomiske konsekvensar for Telemark fylkeskommune.

Konsekvensar for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål

Å transportere gods med tog er generelt miljøvennleg, areal- og energieffektivt i tråd med berekraftsmål nr. 13 om å stoppe klimaendringane. I Noreg går om lag 80 % av transportar på jernbane utsleppsfritt med fornybar kraft.

Fylkesdirektørens vurdering

Forholdet mellom veg og bane i korridoren Oslo-Stavanger er eit døme på korleis transportpolitiske mål inneheld målkonfliktar seg imellom. Særleg målet om å bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål, og til ein viss grad og nullvisjonen for drepne og hardt skadde, kan stå i konflikt med måla om enklare reisekvardag, auka konkurranseevne for næringslivet, meir beredskap og meir for pengane.

Låge framføringskostnadar og høg kapasitet gjer at jernbane eignar seg godt til transport av store mengder over lange avstandar. Kopling mellom bane og sjø i hamner gir stor fleksibilitet for å kutte utslepp og handtere store volum. Samstundes har sviktande infrastruktur, klimahendingar, transportprisar, betre motorvegar og lågare tillit til framkome svekka gods på

jernbane si konkurransekraft samanlikna med transport på veg, særleg for tidskritiske transportar.

Fylkesdirektøren ser at lite er gjort for å betre høva på Sørlandsbanen i mange år. Likevel har marknaden altså etterspurt å køyre meir gods på bane på Sørlandsbanen, som har ført til at banen er erklært overbelasta. Godsstrategien slår fast at mellom Oslo og Stavanger er det behov for ytterlegare tilrettelegging ut over den gjeldande NTP-porteføljen i eit 2050-perspektiv – og før det, etter fylkesdirektørens vurdering. Det bør difor prioriterast å følgje opp ei effektpakke på strekninga, som anbefalt i innstillinga.

Det er nyleg avgjort at det skal utarbeidast ein statleg reguleringsplan for Fensfeltet. Utvinning av sjeldne jordartar frå Fensfeltet vil ha ringverknader for lokalsamfunn, industri, kompetansemiljø, tenesteytande næringar og transport i Telemark. Vidare behov og prosess for å sikre naudsynt kunnskapsgrunnlag for føremålstenleg transport må omtalast og peikast på i godsstrategien.

Som omtala i parallell sak om høyringsuttale til fjerntogstrategi mot 2050 er det, sidan KVVU og KS1 for Grenlandsbanen blei lagt fram i 2017, bygd nye strekningar på E18 mellom Oslo og Stavanger som gir Sørlandsbanen mye motorveg å samanliknast med, på både reisetid, alternative vegar og kapasitet. Ein snarveg mellom Vestfoldbanen i Porsgrunn og Sørlandsbanen på grensa mot Agder hadde lagt betre til rette for meir og meir påliteleg gods- og persontransport mellom dei store byane og hamnene på Vest-, Sør og Austlandet – og bør framleis vere ein ambisjon på lengre sikt. Ulik politikk og rammevilkår vil gi ulike resultat for korleis gods vil transporterast i framtida.

Digitalt vedlegg:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/utredninger/godsstrategi/>