

Samferdselsgruppa i BKA (Besteforeldrenes klimaaksjon) (fjeldt@online.no)
 Nord-Norgebanegruppa i BKA Troms (synnove.des.bouvrie@uit.no)
 Spikkestanbanens pendlerforening (gro.buttingsrud@gmail.com)
 Mjøsen Pendlerforening (j-ri@online.no)
 Ålgårdbanens venner (aalgaardbanen@gmail.com)
 For Jernbane (leder@jernbane.no)
 Kontaktperson: Kjell Erik Onsrud, 976 84 811, leder For Jernbane

Åpent brev til politikere, jernbanebransjen, organisasjoner og media

24. mars 2024

PLANLEGG NYE DOBBELTSPOR, BYGG DOBBELTSPORPARSELLER

Vi mener tida er moden for å vedta morgendagens nasjonale jernbanenett. Norsk jernbane har lav gjennomsnittsfart, lav og sprengt kapasitet og er utsatt for ekstremvær. Gitt uendret transportmiddelfordeling (høy andel bil/fly og lav andel tog) og fortsatt trafikkvekst kan behovet for elektrisitet til transport i 2050 øke til mer enn 60 TWh. Norges totale forbruk i 2021 var 140 TWh¹. Skinnegående transport kan driftes effektivt og direkte på norsk fornybar kraft. Der har vi en "evighetsmaskin". Det grønne transportsiftet kan bare gjennomføres med en offensiv utbygging av jernbanen.

Flom og ras

Togtrafikken på Nordlandsbanen ble innstilt 24.10 - 30.11.2024 etter kraftig regnvær og steinras nær Bjerka hvor lokomotivføreren omkom. 14.1.2025 ble banen igjen stengt nord for Stjørdal på grunn av uvær og rasfare. 13.1 gikk et nytt ras ved Eiterstraum. Da ble strekningen Majavatn–Mosjøen stengt fram til 24.1. Torsdag 27.2 kjørte et tog på en stein i en tunnel mellom Skonseng og Ørtfjellet, lokomotivet ble påført skader.

På Dovrebanen, som også er en del av sør–nord-aksen gjennom Norge, tok uværet "Hans" i august 2023 med seg Randklev bru. Banen ble som kjent stengt i 9 måneder for gjenoppbygging. Natt til 21. januar 2025 ble Dovrebanen igjen stengt. Denne gangen var årsaken stor vannføring og isdannelse i elva Otta som destabiliserte det søndre landkaret til jernbanebrua. Bane NOR anslår at skadene skal være reparert og trafikken gjenopptatt den 7. april. Den 6. mars gikk det flere mindre sørperas ved Berkåk (mellom Oppdal og Støren) som vasket vekk massene under sporet. Mye nedbør og snøsmelting kombinert med sprengning for å bygge ny E6 ser ut til å være årsakene. Dette blir dessverre neppe siste gang i år at norsk jernbane må stenge på grunn av uvær.

Varmere og våtere

Det har lenge vært varsla at for Norge vil global oppvarming bety økt nedbør. I fjor nådde global gjennomsnittstemperatur for første gang en økning på 1,5 °C over førindustrielt nivå. Nå opplever vi konsekvensene. Norsk jernbane har 93 % enkeltspor i gamle traséer. De er planlagt og bygd ut i ei tid da muskelkraft utgjorde et vesentlig bidrag. Våre baner er derfor naturnære og følger høydekurvene i landskapet, og til dels vassdragene. Det gjør dem også utsatt for naturkreftene.

Svak konkurranseevne

Svingete enkeltspor med bratte stigninger betyr også lang kjøretid og svak konkurranseevne mot parallell veg- og lufttrafikk. Dovrebanen nord for Hamar er bygd ut etappevis mellom 1890 og 1921. Vi savner planer for ny bane her. Nordlandsbanen er også bygd i etapper mellom 1873 og 1961. Etter det er E6 blitt bygd ut med stadig nye delstrekninger. Siste store prosjekt er Kvithammar–Åsen, 4-felt for 110 km/t. Fra 2027 skal bilturen Trondheim–

¹ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/17948325/nullutslippstransport-innen-2050-vil-kreve-mye-kraft?publisherId=17847187>

Steinkjer gå på 1:35 t. Reisetida med tog vil fortsatt være på ca. 2 timer sjøl om banen elektrifiseres. Tidligere planlagt ny jernbane på strekningen er foreløpig stoppet.

Vi vil også peke på en kommentar fra nå fratrådte Bane NOR-direktør Thor Gjermund Eriksen. På et Tekna-seminar 30.1.2025 sa han at om man sammenlikner bilder av Nordlandsbanen fra 1968 med dagens tilstand, så har det skjedd svært lite.

På den annen side vil regjeringa bruke over 13 mrd. kr på ny flyplass i Bodø og Mo i Rana. Slik legger myndighetene til rette for mer veg- og flytrafikk og svekker jernbanen relativt sett. Dette er det motsatte av god miljøpolitikk.

Togmateriell

Klimaet og tidens tann har i tillegg skapt en lokomotivkrise på Nordlandsbanen. At lokomotivene blir eldre år for år er ingen overraskelse og burde vært tatt i tidligere. Når ras setter lokomotiv ut av drift blir det krise. Vi forutsetter at alle steiner nå snus og at det tenkes utenfor boksen for å få tak i ny trekraft. Nå har vi to tilfeller av skade på lokomotiv på under 4 måneder. De nye fjerntogsettene, når de settes i trafikk om 5 år, kan også bli utsatt for skade. I så fall må hele settet ut av trafikk. Med lok og vogner går det verst utover loket, mens vognene kan være mer i behold. Vi foreslår derfor at lok og vogner beholdes som en beredskap, da med nyere eller helt nye lok.

Planlegg ny bane og bygg nye dobbeltsporsparceller

Sjøl sagt skal dagens jernbane repareres og nye skader forebygges, men tida er for lengst moden for å vedta, planlegge og bygge helt nye dobbeltspor mellom landsdelene. Ny bane vil i langt større grad gå i tunnel og på bru. I tillegg til å kunne tilby flere og raskere tog, vil den bli mindre utsatt for ras og flom. Vi viser til Larvik-Porsgrunn hvor et svingete og rasutsatt enkeltspor ble erstatta med et nytt dobbeltspor for 250 km/t².

Ny bane må planlegges som en helhet, men kan bygges ut i lengre, funksjonelle etapper. De første etappene bør være aktuelle på strekninger der dagens bane er rasutsatt, svingete, gjør omveier og/eller har de bratteste stigningene. Nordlandsbanen har over lengre avsnitt 16–19 promille stigning, punktvis 20–24 promille mellom Majavatn og Rognan. Dette reduserer lastekapasiteten og lønnsomheten for togselskapene.

Nord-Norge-banen

Når det gjelder jernbane nord for Fauske og Narvik, vil vi vise til stortingsvedtaket 20.4.2021 om å sette i gang arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen, og til Troms fylkesting sitt vedtak 5.12.2023 sak 48/23 pkt. 7³. Vi mener konseptvalgutredningen for Nord-Norge-banen var svært negativ på alle punkter, og at dette i praksis bare kan gjøres bedre. En Nord-Norge-bane må sees i et nasjonalt og europeisk perspektiv.

Norgesbanen

Vi mener målet må være en konkurransedyktig jernbane Tromsø–Trondheim–Dombås–Lillehammer–Oslo og videre sørover mot Gøteborg. Vi drister oss til å kalle den "Norgesbanen" etter et initiativ fra Troms. Vi mener den må planlegges som en høyhastighetsbane i et flerbrukskonsept for gods-, lokal- og fjerntrafikk, hvor forbikjøringspor legger til rette for et variert stoppmønster mellom flere stasjoner og terminaler undervegs. En slik bane vil knytte landet tettere og mer effektivt sammen enn fly, i sitt nedslagsfelt.

Vestlandsbanen

På øst–vest-aksen støtter vi Vestlandsbanen over Haukeli. Den vil også gi sterke nettverkseffekter og kan bygges uten at dagens togtrafikk forstyrres. Den kan også bygges i trinn som isolert sett gir mening: Oslo – Drammen

² <https://byggeprosjekter.bygg.no/2018-telemark/farriseidet-porsgrunn/2398375>

³ <https://opengov.360online.com/Meetings/tromsfylke/File/Details/200657.PDF?fileName=Vedtak&fileSize=114912>

(inkludert ny Rikstunnel), Drammen - Kongsberg, Kongsberg – Bø, Bø – Trengereid (Evt. Bø – Haugesund), Stavanger–Haugesund - Odda–Bergen (Trengereid). Første trinn bør være å legge til rette for Vestlandsbanen i Fellesprosjektet Arna–Stanghelle i området ved Trengereid i form av en avgreining inne i fjellet. Slik kan Vestlandsbanen uten ekstra kostander og ulemper videreføres som den nye stambanen vest-øst. En videre planlegging av E134 Hordalandsdiagonalen bør også samordnes med planene for Vestlandsbanen, bl.a. med Jondalsbrua over Hardangerfjorden som et sentralt fellesprosjekt. Bergensbanen og Sørlandsbanen bør beholdes som region- og turistbaner. Som en del av et nettverk med en Vestlandsbane vil de få et større trafikkgrunnlag enn i dag.

Sørlandsbanen

Nord-Jæren er landets 3. største byregion med omfattende biltrafikk. Jernbanens utbygging og kapasitet må prioriteres, som i området Stavanger–Sandnes–Ålgård/Nærbø, framfor nye store vegprosjekter. Vi viser til NTP, 14.2 strategisk utvikling av jernbanen, punkt 3 om å øke kapasiteten i byområdene. Ålgårdbanen bør gjenåpnes og E39 gis en mer moderat oppgradering.

Oslo som nasjonalt jernbanekryss

Som en del av planprosessen for ny Rikstunnel foreslår vi at det også utredes en ny sør–nord-akse⁴ for jernbanen gjennom Oslo. En slik akse vil muliggjøre sømløse reiser/transporter mellom Østfold/Europakorridoren i sør og Bergens/Gjøvik/Dovrebanen mot nord og nordvest. Aksene vil gi viktige nettverkseffekter og avlaste Romeriksporten og Gardermobanen for økende trafikk. Oslo S og Vestkorridoren blir i mindre grad sekkestasjon for pendeltog fra øst.

Østfoldbanen/Europakorridoren

For Østfoldbanen er det viktig at dobbeltspor til Fredrikstad blir fulgt opp, uansett utfall av stortingsvalget 2025. I tillegg foreslår vi å prioritere nødvendige kryssingsspor mellom Fredrikstad og Öxnered for å kunne kjøre flere godstog mellom Norge, Norden og Europa, jfr. mulighetsstudie 2023⁵. Dermed bør det planlegges en mer direkte Europabane fra området Ski/Askim og sørover i retning Göteborg.

Spikkestadbanen

I Vestkorridoren er den trafikale situasjonen rundt Asker st. krevende. Spikkestadbanen, som greiner av ved Asker, oppleves som lite attraktiv med lang reisetid til Oslo fordi togene må kjøre gamle Drammensbanen med mange stopp og lav fart. Mange velger derfor bil til Asker eller til Lier st. med stort press på veg og parkering. Nyten av Spikkestadbanen blir følgelig lav. Det er behov for en ny planfri avgreining ved Asker st. for Spikkestadbanen, noe som har vært utredet tidligere. I så fall kan togene kjøre raskt i de nye tunellene mot Oslo.

Elektrifisering

Planene i NTP for videre elektrifisering må følges opp. Vi foreslår at Rørosbanen realiseres først. Da oppnår vi et mer robust og fleksibelt togtilbud på landets sør-nord-akse.

Trafikksikkerhet

Småbiler mot store, tunge vogntog er «David mot Goliat». Så store som trailerne nå er blitt, må de kun få tilgang på de bredeste veiene. Disse lastebilene har ingenting å gjøre på smale veier. Vi mener at jernbanen må bygges ut slik at mindre lastebiler på tilførselsveier kan «mate» gods til en jernbane som går langs hele landet og har flere lokale terminaler, i tillegg til de store. Lokale sjåfører kjenner de smale tilførselsveiene i Norge. Alle har glattkjøringskurs. Dette gir mye bedre trafikksikkerhet. Samfunnet kan også spare penger på veivedlikehold med færre og lettere lastebiler.

⁴En parallell problemstilling drøftes i Sverige og Danmark. Europaspåret er en foreslått jernbanetunnel under Øresund mellom Landskrona og det nordlige København, en sør–nord-akse eller et sømløst samband for bl.a. fjerntog mellom Sverige, Norge og Kontinentet. Se f.eks. artikkel i Klart spår nr. 4 2024.

⁵ <https://www.jernbanedirektoratet.no/content/uploads/2023/11/oslo-goteborg-mulighetsstudie.pdf>

En annen sak er mangelen på sjåførere. Vi mangler også arbeidskraft i flere sektorer, som helsevesenet. Et tog erstatter mange (laste)biler og sjåførere, noe vi erfarte under pandemien. Det er også mer fornuftig bruk av de menneskelige ressursene. Vi kan også legge til at dersom flere velger gå/syke til stasjoner og holdeplasser (med flere og raskere avganger) så vil den økte fysiske aktiviteten ha stor verdi for folkehelsen og helsebudsjettene.

Klima og energi

Vi viser til Klimautvalget 2050⁶, NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp, veivalg for klimapolitikken mot 2050, kapittel 8 transport og mobilitet, hvor det bl.a. står:

- FNs klimapanel peker på at en ren utskifting av teknologien i transportsektoren ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet om å holde den globale oppvarmingen under 1,5 grader.
- Det må legges til rette for at den transporten som skjer, har så lave utslipp og bruker så lite ressurser som mulig. Det innebærer å bruke ressurseffektive transportformer med så lave utslipp som mulig, som kollektivtransport, sykkel og gange.
- Undersøkelser viser at elbileiere i betydelig større grad enn fossilbileiere bruker bil til og fra jobb, reiser kollektivt i mindre grad, og er mindre opptatt av å redusere sin bilbruk enn de som eier en fossilbil.
- Overgangen til nullutslippsteknologi ved bruk av alternative drivstoff kan reise andre dilemmaer. For eksempel kan bruk av bioenergi ha negative konsekvenser for natur og miljø, og energibærere som hydrogen, ammoniakk og syntetiske drivstoff krever mye energi i fremstillingen. Lekkasje av hydrogengass gir i tillegg klimaeffekter.

Miljødirektoratet⁷ beregnet i 2022 behovet for kraft til elektrifisering og til produksjon av alternative drivstoff i rapporten «Kraftbehov til transport. Nullutslippsscenarioer for 2050». De fant at med dagens transportmiddelfordeling og trafikkvekst ville behovet for fornybar kraft i samferdselssektoren i Norge øke til mer enn **60 TWh i 2050**. Uten trafikkvekst ville behovet øke til **44 TWh**. Dette er enorme tall, og vil i tilfelle medføre store kostnader og naturinngrep.

Råvarer og sikkerhet

Når energien må ta veien om batterier og hydrogen skjer det også et betydelig effekttap. Det er kritisk når alt skal elektrifiseres. Å skaffe råvarer til bl.a. batteriene medfører betydelige naturinngrep. Utvinning av metaller og mineraler skjer også til dels under farlige og dårlige arbeidsforhold, og det er blitt en internasjonal maktkamp om råvarene. Britiske forskere stilte i 2019 spørsmål om det finnes nok ressurser til å gjøre landets og verdens bilpark batterielektrisk⁸. Batterier med høy nok energitetthet til å drive fly med kapasitet av noen betydning ligger ev. langt fram. Vi advarer mot å erstatte dagens fossilavhengighet med en like stor batteriavhengighet. Biodrivstoff har også sine begrensninger, særlig om det skal være bærekraftig. Vi mener derfor det er strategisk riktig at Norge investerer i en moderne, kapasitetssterk og konkurransedyktig jernbane. Jernbanemateriell får vi kjøpt av land vi har etablerte handels- og sikkerhetsrelasjoner med. Forsvaret er også avhengig av en effektiv logistikk og foretrekker jernbane på lengre transporter.

Finansiering

Vedlikehold og fornyelse av jernbanen må alltid ligge som en bunnplanke i de årlige statsbudsjettene og ikke salderes med. Dersom jernbanen også skal spille en økt rolle i det grønne skiftet, er det nødvendig å øke rammene for utbygging, jf. Bane NOR og Jernbanedirektoratets innspill til NTP-arbeidet⁹, se siste avsnittet under "Innledning".

⁶ <https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/479/2023/10/Klimautvalget-2050.pdf>

⁷ <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2022/november/kraftbehov-til-transport-nullutslippsscenarioer-for-2050/>

⁸ <https://www.nhm.ac.uk/press-office/press-releases/leading-scientists-set-out-resource-challenge-of-meeting-net-zero.html>

⁹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/jbdir-bane-nor/vedlegg-1-prioritering-innenfor-plantekniske-rammer.pdf>

Gjenanskaffelsesverdien av norsk jernbaneinfrastruktur ble i 2023 estimert til 550 mrd. kr.¹⁰ Utgiftene på statsbudsjettet for 2025 er på ca. 1991 mrd.¹¹ Alt vi har bygd av jernbane i Norge hittil tilsvarer altså vel 1/4-statsbudsjett. Det er ikke veldig mye. Rundt forrige århundreskifte investerte Norge tilsvarende et statsbudsjett på å bygge Bergensbanen.

Derfor mener vi at **også noe** av Oljefondets avkastning bør investeres i ny jernbane i Norge. Ved utgangen av 2024 lød fondet på 19.742 mrd. 3 % avkastning tilsvarer 592,3 mrd. Regjeringen innstilte på å bruke 460 mrd. kr av avkastningen i statsbudsjettet 2025. Innenfor handlingsregelen ville det derfor vært rom for inntil 132 mrd. kr mér til jernbaneinvesteringer.

Hvis vi antar en gjennomsnittlig pris på 400 – 600 mill. kr/km for et nytt dobbeltsporet, nasjonalt jernbanenett helt til Tromsø (ca. 320 mil) vil det koste 1 280 – 1 920 mrd. kr. Hvis det bygges over 30 år, vil det utgjøre 42 - 64 mrd. kr per år. Dersom banene gir et overskudd ut over drift, vedlikehold og fornyelse, vil det være med å betale ned på investeringene.

Oppsummert

I tillegg til NTP foreslår vi å planlegge (nummerert ut fra antatt billigst til dyrest, km er ca-tall):

1. Tilrettelegge Fellesprosjektet Arna-Stanghelle (i tunnel noen 100 m) for Vestlandsbanen over Haukeli, og integrere den i videre planlegging av E134, med bru over Hardangerfjorden som et sentralt fellesprosjekt.
2. Planfri avgreining (1 km) for Spikkestadbanen ved Asker.
3. Økt kryssingskapasitet Fredrikstad-Öxnered, i samarbeid med svenskene (6 nye og 3 forlengede kryssingsspor).
4. Elektrifisering av Rørosbanen (380 km).
5. Dobbeltspor (Drammen–) Gulskogen–Hokksund (15 km).
6. Stavanger stasjon (noen 100 m), dobbeltspor Skeiane-nye Ganddal st. (3,5 km)-Nærbø (18,5 km), gjenåpne Ålgårdbanen (12,5 km).
7. Ny Nordlandsbane. Planlegge ny sammenhengene trasé. Bygge ut de dårligste og farligste strekningene først (729 km).
8. Nord-Norgebanen Narvik–Tromsø, med Narvik–Bardufoss (100 km) som første utbyggingsetappe.
9. Intercity Hamar–Lillehammer (60 km) som en del av en høyfartsbane Oslo–Møre/Trøndelag, herunder samordnet Mjøs-kryssing for jernbanen (23 km) og E6 (jf. NTP 2018–2029, punkt 3.4.3).
10. Samlet plan for ny Rikstunnel (7-8 km) og en ny sør–nord-akse på jernbanen Oslo-Jevnaker (64 km)/Gjøvik-Moelv (23 km).

¹⁰ <https://www.banenor.no/contentassets/d48f63806b0a4987b8d7bb32681ca01b/infrastatus-2023.pdf>

¹¹ <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2025/statsbudsjettet-2025-statens-inntekter-og-utgifter/id3055676/>