

Styrk jernbanens nettverk – uttalelse fra årsmøtet 2026

Årsmøtet i For Jernbane peker på at norsk jernbane har en stjernestruktur med Oslo som senter i navet, men uten gjennomkjøring mellom sør og nord, fra landsende til landsende! Sammenliknet med våre naboland er jernbanenettet svakt utbygd med få eller ingen omkjøringsmuligheter.

Årsmøtet i For Jernbane viser til at Jernbanedirektoratet i år har lagt fram strategier for hhv. fjerntog, Østlandet og gods, med perspektiv fram til og forbi 2050. Her drøftes flere mulige og aktuelle utbygginger på strekninger med (nær) sprengt kapasitet og lange kjøretider i dag. Utredningene peker også på at dagens jernbane konkurrerer dårlig med parallell veg- og lufttrafikk.

Årsmøtet mener det er riktig å bygge nye dobbeltspor for høy fart og for både person- og godstrafikk. Dobbeltspor gir helt andre forutsetninger for togtilbud og konkurranseevne enn enkeltspor.

Årsmøtet i For Jernbane mener myndighetene i tillegg bør ha en overordnet strategi med å styrke og bygge ut jernbanens nettverk. Det vil gi smidigere togtrafikk, nye direkteforbindelser, avlastning, omkjøring, økt konkurranseevne, økt beredskap og redundans.

Konkret vil Årsmøtet i For Jernbane påpeke:

- **På enkleste vis** kan nettverkseffekten styrkes på eksisterende jernbane ved at det bygges flere tilsvinger der to jernbaner møtes i et kryss, for eksempel Hokksund, Hønefoss, Hamar, Elverum, Kongsvinger. Slik kan tog kjøres effektivt og sømløst til/fra alle retninger i krysset. I Sverige er dette utbredt.
- **Vestlandsbanen over Haukeli** (649 moh.) bør bli framtidens hovedsamband mellom øst og vest. Høyfartsbanen er et Y-formet samband mellom det sentrale Østlandet og det sentrale Vestlandet som inkluderer IC Stavanger–Odda–Bergen med arm til Haugesund. Reisetiden mellom endepunktene blir rundt 2,5 timer. Vestlandsbanen vil danne nettverk med Bergensbanen og en moderne Sørlandsbane, som fortsatt vil dekke sine regioner. Bygges (isteden) E134 som motorveg, drar det ressursene bort fra jernbanebygging, og mye av endepunktmarkedet for dagens baner vil dreneres.
- **Fra Bø/Grenland vil Vestlandsbanen** ha to alternative ruter inn mot Oslo, den korte via Notodden og Kongsberg og den «lokale» via Vestfoldbanen. Samlet vil det utgjøre en ring gjennom sentrale deler av Buskerud, Telemark og Vestfold, BTV-ringen.
- **Mellom Oslo og Trondheim** har vi til et nettverk med både Dovre- og Rørosbanen. Det bør beholdes og videreutvikles med den ene som en dobbeltsporet høyfartsbane og den andre som en forsterket region-, turist- og avlastningsbane. Bane til Ålesund vil være en viktig del av nettverket.
- **En Nord-Norge-bane** må kunne inngå i en sammenhengende høyfartsbane Oslo–Tromsø, *Norgebanen*. I tillegg til å være nasjonsbygging vil dette også danne et sterkt nettverk sammen med jernbanen i Sverige og Finland.

Nettverk med sør–nord-aksen gjennom Oslo

En sør–nord-akse (SN-aksen) må samordnes med ny Rikstunnel og innebærer i praksis et nytt Dovre-samband på vestsiden av Mjøsa, via Majorstua som utgangspunkt for primært to korridoralternativer:

- **Alt L** via Østre Bærum, Lommedalen, Jevnaker–Gran fram til Gjøvik/Moelv, avgrensning frå Åsa til Hønefoss og Bergensbanen
- **Alt N** under Lillomarka til Nittedal og Gran fram til Gjøvik/Moelv, om mulig tverrsamband nord for Rotnes til OSL Gardermoen og Romerike, tverrsamband Grua–Jevnaker–Hønefoss/Bergensbanen

Konseptet innebærer (se oversiktskartet oppdatert 2026-05-24)

- *oppløsning av den bundne pendlingen mot vestkorridoren* og en mer balansert trafikksituasjon
- redundans og styrket beredskap
- et bidrag til et sammenføyd Europa – en del av EUs TEN-T kjernenett i framtiden?
- sømløst mellom Europakorridoren og Innlandet, Trøndelag/Møre og Nord-Norge, sømløst Stockholm–Ørje/Ski–Trondheim via Oslo?
- intercity Østfoldbyene–Lillehammer, sømløst Østfold–Romerike/Hamar med tverrsamband til OSL Gardermoen (Alt N)
- med moderne bane Drammen–Hønefoss/Jevnaker–Gran–Gjøvik/Moelv direkte tog Kristiansand–Trondheim og Bergen–Trondheim (både via Vestlandsbanen og Bergensbanen)
- Mulige ringbaner:
Ringeriks-ringen (liten), Mjøs-ringen (stor)

Innkorting av Bergensbanen

Kjente eller anslåtte kjørelengder Oslo–Hønefoss i hele km:

- 54 km med FRE16
- 46 km med Alt L, via Lommedalen og Åsa
- 75 km med Alt N, via Grua og Jevnaker

Dersom trafikken på SN-aksen mot Gjøvik og Lillehammer (ev. inkl. Romerike/Hamar) blir svært høy, vil restkapasiteten for tog mot Hønefoss og Bergen reduseres. Noe av denne trafikken vil trolig måtte gå som i dag, via vestkorridoren (fire spor) og Drammen, vel å merke på en modernisert bane Hokksund–Gran. Her bør også nevnes Nye Krøderen-banen¹, som innebærer kortere bane mot Hallingdal og en interessant tilsving i området.

Bedre lokaltogtilbud på Østlandet

Samlet kan nettverket med SN-aksen og Vestlandsbanen/Vestfoldbanen gjennom Grenland, Vestfold og sentrale deler av Buskerud (kulepunkt 3 side 1) gi grunnlag for også et bedre lokaltogtilbud, med forlengete togpendler og flere halvtimesruter.

Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss (RRB) og FRE16

Norge er fullstendig akterutseilt i den europeiske jernbanerenssansen, og det er ytterst viktig å komme raskt i gang med utbyggingen av et nasjonalt høyfartsnett, bl.a. korridoren

¹ I 1997 utarbeidet Sørnorske Høgfartsbaner (Norsk Bane fra 2002) en rapport på oppdrag fra kommuner i området.

Oslo–Trøndelag–Nord-Norge. Her kan RRB som et lite relevant prosjekt bli en kraftig bremsekloss, ved å binde store investeringer og anleggsressurser.

RRB isolert vil redusere flytrafikken Oslo–Bergen med 2–3 prosent: En vesentlig trafikk-overføring fra fly til tog vil kreve en høyfartsbane under store deler av Hardangervidda, og banen vil nesten bare ta endepunkttrafikk. Her vil Vestlandsbanen via Haukeli være et overlegent alternativ når det gjelder antall nye samband, trafikkgrunnlag og nettverk. Med den store omvegen om Sandvika og Hønefoss vil RRB også være uegnet i en høyfartskorridor til Trøndelag på vestsiden av Mjøsa.

FJ kan ikke støtte verken FRE16 eller RRB isolert gjennom det Ramsar-vernete området Mælingen i Hole. Konsekvensene for miljø og landbruk er uakseptable uansett hvilke positive virkninger RRB måtte ha for region- og lokaltrafikken. Vi viser også til tidligere uttalelser.

Årsmøtet ber styret å utarbeide en egen pressemelding om hvilken dårlig investering RRB Sandvika–Hønefoss vil bli.

Sist oppdatert 2026-06-28 pk