

— Pressemelding

Bygg Norgebanen!

Det er geopolitisk uro, økte energipriser, klimaendringene går sin gang, renta er høy og aktivitet i bygg og anlegg lav. Bevilgningene til norsk jernbane ligger også 7,3 mrd kr etter nasjonal transportplan. Det er kanskje noe nær det som lavere bensin- og dieselavgifter vil koste for staten?

- For Jernbane vil derfor sende et påskebudskap til politikere og opinion om at er vi smarte så investerer vi nå i et moderne, landsdekkende jernbanenett, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

Norge har ennå ikke en konkurransedyktig, dobbeltspora og elektrifisert jernbane. Våre jernbanetraséer ble planlagt for over 100 år siden. De er svingete og bratte. Over 90 % av nettet består av enkeltspor. Viktige forbindelser mangler som jernbane til Tromsø, Harstad, Ålesund og Haugesund. Sørlandet har en jernbane som ikke treffer markedet. Norsk jernbane trenger et sterkere nettverk for økt pålitelighet og beredskap. Her er Rikstunnelen, dobbeltspor Drammen–Hokksund, ny Gjøvikbane kopla sømløst til Dovrebanen og Follobanen nøkkelprosjekter. En bane over Haukeli vil knytte sammen det sentrale Vestlandet med det sentrale Østlandet. Fly er endepunktstransport. Tog kan stoppe underveis og knytte byer og distrikter tettere sammen.

Norge er en energinasjon, men har begrensa innflytelse på prisene. Da er det viktig å husholdere med den energien vi har. Skinnegående transport er svært energieffektivt. Et moderne lyntog bruker bare 1/10 av den energimengden et fly trenger. Stor elbil forbruker over 3 ganger så mye som lyntoget.

Å bygge dobbeltspor fører til klimagassutslipp. Men utslipp for å bygge motorveg er i samme størrelsesorden. Når det er ferdig bygd er utslippene fra drift av motorveg betydelig høyere enn utslippa fra drift av et dobbeltspor. Med Fellesprosjektet Arna–Stanghelle (30 km parallelt dobbeltspor og 2–4-felts veg i nær 100 % tunnel) som eksempel er beregnede klimagassutslipp for bygging samt drift i 60 år nær dobbelt så høye for vegen som for banen. Et annet interessant perspektiv er at om man legger utslipp per meter for Fellesprosjektet til grunn for en Nord-Norgebane, så vil utslippene bare bli på 2,9 mill. tonn, mot 7,75 mill tonn som ble beregnet i konseptvalgutredningen for Nord-Norgebanen i 2023!

Elbilene bygges i utlandet og regnes som null utslipp i det norske klimaregnskapet. Men klimautfordringen er global. Batteriene trenger metaller og mineraler som må utvinnes av jordskorpa. Dette er begrensede ressurser, og produksjonen kommer med en miljø- og

energikostnad. Produksjonen av alle nyregistrerte biler i Norge i 2021 førte til utslipp på 2,5 mill. tonn ifølge en rapport fra Stakeholder AS.

Nå har vi høy rente og aktiviteten i bygg og anlegg er lav. Det bør være en god anledning for staten til å sette i gang en offensiv jernbaneutbygging!

Kontakt for pressemeldingen:

Kjell Erik Onsrud
leder@jernbane.no