FORJERNBANE

Postboks 3455 Bjølsen, NO-0406 Oslo
Telefon: +47 22 18 30 12 / +47 976 84 811
Org.nr. 989 085 107
Konto: 1254.20.33523
E-post: leder@jernbane.no
www.jernbane.no

OGSÅ NORD-NORGEBANEN BØR BYGGES

- en første kommentar fra For Jernbane 27.09.2023

Norge har på ingen måte overinvestert i jernbane. Bane NOR har beregnet gjenanskaffelsesverdien av dagens jernbane til 434 milliarder. I sin tid investerte nasjonen et statsbudsjett for å bygge Bergensbanen. I år tilsvarer 434 milliarder om lag ¼-del av statens samlede utgifter. 280 milliarder, som Nord-Norgebanen er beregnet til, vil tilsvare om lag 16 %. Statens pensjonsfond kan også tape seg med langt mer enn disse beløpene på et år.

Jernbanedirektoratet fraråder bygging av Nord-Norgebanen. Norsk byråkrati skiller ikke mellom utgifter og investeringer på statsbudsjettet. Nord-Norgebanen vil være en investering for framtida. Enhetsbedriften NSB hadde på tidlig 90-tall visjoner for jernbanen. De ville bygge høgfartsbane. Budskapet var: - enten satser vi eller så blir vi kopla fra. NSB er siden erstatta med flere virksomheter og et direktorat. Jernbanedirektoratet skal styre og koordinere norsk jernbane, men hva kan vi forvente av et byråkrati? Jernbanedirektoratet frarådet i fjor også å gjenåpne Ålgårdbanen på tett befolkede Nord-Jæren. Transportmodellen de brukte for 2050 bommet kraftig sjøl på dagens trafikk på Jærbanen. Hva om direktoratet ble gitt i oppdrag å utrede om dagens jernbanenett lønner seg?

Transport står for ca. ¼-del av all energi vi bruker innenlands. Jernbanen stod for 1,3 % av transportforbruket i 2019. Dette er klart lavere enn jernbanens transportytelse som i 2019 lå på en 4 - 5 % av totalen. Transportsektoren slapp i 2021 ut 16,4 mill. tonn klimagasser. Jernbanen stod for bare 0,05 mill. tonn. Det er også langt lavere enn jernbanens transportytelse.

Derfor er det å flytte transport fra luft og veg til jernbane en del av det grønne skiftet og svar på energi- og klimakrisa. Men vi kan ikke flytte transport over til den jernbanen som ikke er bygd.

Det er to "samferdselssuksesser" i Norge som motvirker modernisering og utbygging av jernbanen.

Flytransporten med OSL som nav satt en stopper for NSBs planer på 1990-tallet. Avgiftsfritaket for elbiler har ført til at kollektivreisene har gått ned. Likevel har alle suksesser har sine begrensninger, også de norske. Å løfte mange tonn opp i lufta krever mye energi. Mange setter sin lit til batteriteknologien, men ett kilo batteri inneholder vesentlig mindre energi enn et kilo fuel. Vi har liten tro på batterielektriske flygninger av noe omfang i overskuelig framtid. Tog kan også gjøre stopp underveis og dermed knytte landet tettere sammen. Tog er også velegnet til gods i stort omfang.

Batterier trenger råvarer som må brytes ut av naturen. Denne prosessen krever også mye energi. Produksjon av elbil fører til større utslipp enn fossilbil. Det tar derfor en del tusen km før elbilen er klimanøytral. Det er mange fordeler med elbil, men vi vil advare mot å bytte ut fossilavhengigheten med en like stor batteriavhengighet. Det er også et betydelig energitap ved lading og ved lave temperaturer, noe Nord-Norge har nok av. Tog har vært elektromobilitet i verden over 140 år og kan effektivt driftes direkte på strøm.

I Hurdalsplattformen har Støre-regjeringen lovet å føre en offensiv jernbanepolitikk. De må nå vise at de ikke skyver byråkratiet foran seg.

Vennlig hilsen
Kjell Erik Onsrud, leder