FORJERNBANE
Mer på sporet for helse og miljø

Pressemelding

Mer jernbane inn på statsbudsjettet

-For Jernbane mener forhandlingene om statsbudsjettet 2026 bør føre til mer midler til å planlegge morgendagens jernbane, sier Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane.

Norsk jernbane anno 2025 har sprengt kapasitet, lange kjøretider og et voksende vedlikeholds-etterslep. Likevel står den for 8 % av godstransportarbeidet i forhold til lastebil og 5 % av person-transportarbeidet (båt ikke medregnet). Klimagasser fra tog utgjør bare 0,2 % av utslippene fra trans-portsektoren.

- Ved høyt belegg vil fossildrevet buss og tog gi lavere utslipp enn batterielektrisk personbil per personkilometer, sett i et livsløpsperspektiv, FNs klimapanel:

https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/klima/fns-klimapanel-ipcc/dette-sier-fns-klimapanel/sjette-hovedrapport/transport/

- Nordmenn flyr 8-9 ganger mer innenriks enn snittet i Europa. Det utgjør et betydelig potensial for nye høgfartsbaner i Norge: Kutte klimagasser, spare energi og inntektspotensiale.

- Høyfartstog med setebelegg 65 % har et energiforbruk på 1/10 av flyets, se:

https://www.norskbane.no/upload_images/900CA87D8C70439CA8EC9B0C4AD44C22.pdf

- Godstog har 1/6 av lastebilens miljøbelastning og energiforbruk per tonnkilometer, med perspektiv for ytterligere besparelser, se:

https://www.railfreightforward.eu/sites/default/files/usercontent/white_paper-30by2030-150dpi6.pdf

-Jernbane er derfor noe vi bør ha mer av, slår Kjell Erik Onsrud, leder av For Jernbane fast.

Norge bør knyttes sammen med moderne dobbeltspor. Dette må planlegges. Regjeringa Støre har så langt ikke vært offensiv nok. Forliket med SP og Rødt innebærer heller ikke en km nye dobbeltspor, påpeker Kjell Erik Onsrud

Til forhandlingene har For Jernbane foreslått at det bevilges penger til å planlegge disse prosjektene. Ingen av dem er inne i nasjonal transportplan, men de burde vært det, sier Kjell Erik Onsrud:

Legge fellesprosjektet Arna–Stanghelle til rette for en framtidig vestlandsbane over Haukeli

Vi viser til Norsk Bane som har engasjert seg mest for dette prosjektet:

https://www.norskbane.no/fag/vestlandsbanen/

- Erstatte mange tungt trafikkerte flylinjer (Oslo, Bergen, Haugesund, Stavanger og til dels Kristian-sand). Dessuten erstatte mye langdistanse (laste)biltrafikk.

- Norskbane.no: I 2012 ble utslippene under bygging kalkulerte til 2,98 mill. tonn CO_2, og reduksjonene i driftsfasen til 752 000 tonn CO_2 årlig ved baneåpning i 2025. Det resulterte i en kompensasjon av utslippene i byggefasen etter bare 4,7 års togdrift.

Vårt forslag til vedtak:
Regjeringen Støre legger Fellesprosjektet Arna-Stanghelle til rette for en framtidig Vestlandsbane over Haukeli. Dette gjøres ved at planene justeres nå slik at strekningen Arna–Trengereid kan fungere som et felles dobbeltspor for Vossebanen/Bergensbanen og en framtidig Vestlandsbane over Haukelibane.

Vi viser til de utredningene som er gjort av Norsk Bane og Høyhastighetutredningen. Fellesprosjektet skal bygge en avgreining som dimensjoneres for samme hastighet som Fellesprosjektet ellers har lagt

til grunn, dvs. 200 km/t. En avgreining for lavere fart vil redusere kapasiteten og forlenge reisetidene. Vi viser også til Tjernli i Brummunddal hvor regjeringen Solberg la ny E6 til rette for kryssing med et framtidig dobbeltspor nord for Hamar i 2019. Den gangen kosta det ca. 150 mill.

Ålgårdbanen

- MDG kan foreslå ei pakke med å planlegge gjenåpning av Ålgårdbanen og å legge E39 utenom sentrum i en ny tunnel, men i et ellers nedskalert vegprosjekt. Rekkefølgen må være at Ålgårdbanen gjenåpnes først. Direkte har dette mest med arealbruk og framkommelighet i Norges 3. største by-område å gjøre, men det er klart at det også påvirker energibruk og klima.

Dobbeltspor Drammen–Hokksund

Trenger som kjent planmidler. Drammen–Gulskogen får funksjonelt dobbeltspor når ERTMS-signal-system installeres. Godkjent reguleringsplan Gulskogen–Mjøndalen. Mjøndalen–Hokksund gjenstår. Jordvern var et motargument. Forslaget var ny trase for 200 km/t. Vi foreslår at nytt spor planlegges lagt inntil eksisterende med noen justeringer. Vi antar at det vil gi dimensjonerende hastighet på 130, kanskje 160 km/t. Vi mener dette holder i et område hvor lokaltrafikken er viktig (Buskerudbyen) og kapasiteten er viktig (øke tilbudet og unngå all ventinga på kryssing). Viktig prosjekt for å styrke tog i forhold til vegtrafikken både lokalt, men også helt til Kristiansand/Stavanger og Geilo/Voss/Bergen.

Mer gods med tog over «Svinesund»

Det må planlegges økt kryssingskapasitet på enkeltsporet Fredrikstad–Kornsjø–(Öxnered) i samarbeid med Sverige. Fehmarn belt må ikke medføre enda flere trailere over Svinesund.

CargoNet.no: I 2021 var gjennomsnittlig utslipp 6,4 gram CO_2 per tonnkilometer fra jernbane, og 89,6 gram fra lastebiler med og uten hengere

Norgebanen Hamar–Tromsø

Planlegge: Dobbeltspor Hamar–Lillehammer med kopling til Gjøvikbanen ved Moelv. Nye dobbelt-sporparseller på Nordlandsbanen er der den er mest rasutsatt og svingene. En 1. etappe av Nord-Norgebanen; Narvik–Bardufoss. Her er det også tunge logistikk- og forsvarsinteresser inne i bildet.

Kontakt: Leder FJ Kjell Erik Onsrud (leder@jernbane.no)