

Nord-Norgebanen, en sentral regional og nasjonal realkapital

Et utmerket innlegg av Olav Skogeng i Nordnorsk debatt den 8. februar 2026, hvor han trakk fram flere tunge argumenter for Nord-Norgebanens betydning, særlig med vekt på bærekraftig samfunnsutvikling i nord.

En moderne jernbane som navet i transportsystemet over land er en strategisk investering i nasjonsbygging som bidrar til økt integrering, nasjonalt, regionalt og interregionalt. Hvor mulighetene for det nordlige Norden tas med. Her nevnes etableringen av Plattform Nord Forum som en paraply for utviklingen av grenseoverskridende transport. Hvor jernbanens fortrinn er godt dokumentert, men utnyttelsesgraden er lav som følge av en gammel og utdatert infrastruktur og at det nesten ikke bygges nye baner i Norden.

Den avdelte infrastrukturen over land nord for Fauske er ikke holdbar. Derfor er det oppløftende at den yngre generasjonen i nord engasjerer seg i kampen for Nord-Norgebanen. Når banen er ferdigstilt til Tromsø, med sidebane til Harstad, må videre utbygging mot Finnmark og en mulig mellomriksbane med Finland være en del av den langsiktige planen.

Med bygging av Nord-Norgebanen inngår to visjoner for et fremtidig effektivt jernbanenett: 1) Optimal fornyelse av Nordlandsbanen og Dovrebanen for en moderne «Norgebane» Oslo–Tromsø, og videre nordover i et neste byggetrinn. 2) Koblingen til det nordiske og europeiske banenettet via Ofotbanen.

På bestilling fra Norsk Bane AS ferdigstilles dette halvåret en rapport fra det anerkjente spanske infrastrukturselskapet Sener om høyfartsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk for Norge. Den vil bidra med oppdatert kunnskap for en offensiv satsing på jernbanen, også tilpasset Norges tildels utfordrende topografi.

Utviklingen går mot et stambanenett for høyfart i et flerbrukskonsept både for person- og godstrafikk basert på UICs¹ standarder. Her vil Senerrapporten tilføre et faglig grunnlag som styrker forutsetningene også for Nord-Norgebanen og legger press på Jernbanedirektoratets KVV-utredning og konklusjoner. Dessuten gjorde Stortinget et forpliktende vedtak i 2021 om at banen skal bygges.

Det faktum at et flertall i nord er for banen burde øke oppslutningen om grupperinger som Troms-komitéen for jernbane og Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen (Nordland). Tiden er inne for et mer samordnet påvirkningsarbeid. Særlig gjelder det å øke innsikten hos Nord-Norges 20 representanter på Stortinget om jernbanens potensiale og de prosesser som skal ta utviklingen videre.

Samme premisser må gjelde for investeringer i nord som i sør. Når det fremstilles som at avgjørende infrastruktur i sør er investeringer, mens det i nord utgjør en kostnad i nasjonalregnskapet, har vi et grunnleggende sentrum-periferiproblem. I nord sår det tvil om den ofte brukte frasen «hele landet skal med». Da er det betimelig å minne om at et land ikke blir fattigere av å investere i realkapital.

¹ Den internasjonale jernbaneunionen.

Kjell Erik Onsrud, leder i For Jernbane.

Gunnar A Kajander, nestleder i For Jernbane og regionombud i nord.

Torstein Fjeld, leder av Samferdselsgruppa i Besteforeldrenes klimaaksjon (BKA).