

**Til: Stortinget**

**- Transport- og kommunikasjonskomiteen**

**- Energi- og miljøkomiteen**

**Kopi: Bane NOR v/konsernsjefen**



## **VI TRENGER EN FRAMSKYNDET OG MODERNE JERNBANESATSING MED HØGHASTIGHETSBANER**

Utspillet fra Bane NOR om å utsette en rekke jernbaneprosjekter, og meldinga om at forfallet på norske jernbaner vil øke de kommende seks år, er et sannhetens øyeblikk for jernbanesatsinga i Norge. Besteforeldrenes klimaaksjon vil oppfordre Stortinget til å ta det som en utfordring, og en mulighet til å vise at man nå virkelig mener alvor. Ikke bare når det gjelder InterCity på Østlandet, men med moderne høghastighetsbaner mellom landsdelene som kan gi et nasjonalt InterCity-nett, binde Norge bedre sammen på nasjonal basis, og som kan få ned klimagassutslippene.

Vi minner om at Stortinget i vedtaket om Nasjonal Transportplan i 2017 fastslo at «Fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høghastighetsnett». Samtidig ba Stortinget om et strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge, basert på dette planprinsippet.

Tida er i virkeligheten overmoden for moderne høghastighetsbaner mellom Oslo og de større byene i Norge og videre til Sverige og Danmark/Europa. Nord-Norge må heller ikke glemmes. Etter vårt syn er dette den beste samferdselsvisjon vi har i Norge, hvis vi også skal gi et realistisk svar på klima- og miljøutfordringene. Det vil erstatte mye av den trafikken vi har i dag med fly, trailer og personbil på regionale og lange distanser, og ha store positive virkninger for trafikksikkerhet, næringsutvikling og bosetting.

I dag finnes bare én høghastighetsbane i Norge. Det er den 64 km lange banen som paradoksal nok har som formål å frakte passasjerer til og fra Gardermoen, for dermed å øke og ikke minske Norges utslipp av klimagasser. Ellers er det norske jernbanenettet for det meste bygd for hundre år siden, stort sett utdatert og lite konkurransedyktig for både person- og godstrafikk. Derfor ser vi også at transportørene rømmer fra bane over til vei, på tross av alle fine målsetninger om det motsatte.

Den veldige satsingen på fire-felts motorveier er et strategisk feilgrep som vi frykter vil stimulere en velkjent selvforsterkende spiral: større og bedre veger, mer trafikk, «behov» for flere og enda større veger, osv. Det vil blokkere for mer framtidsette jernbaneløsninger, fører med seg store inngrep i natur og landbruksarealer og fortsatt miljø- og helsefarlig forurensing. Slitasje fra dekk er i dag den nest største utslippskilden for mikroplast i Norge.

Nordmenn flyr 10 ganger mer enn den jevne europeer. De største flyrutene i Sør-Norge er ganske korte, godt under 50 mil i luftlinje. Med moderne høghastighetsbaner vil togene kunne tilby reisetider på 2 ½ time mellom endepunktene selv med flere stasjonsopphold underveis. Fly kan ikke stoppe underveis, men får vi flyene ned på bakken i form av høghastighetstog, vil det også bety svært mye for utvikling av områdene utenfor storbyene. Strekningene Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger via Haukeli og Oslo – Trondheim/Ålesund via både Hamar og Gjøvik er grundig utreda og man kan sette spaden i jorda om ganske få år – hvis man virkelig ønsker et grønt skifte

Det er jernbanen som har størst potensial til å frakte mennesker og gods raskt og effektivt på en klimavennlig måte. Og det er på lengre distanser jernbanens effekter er aller størst. Nye dobbeltspor,

som kan benyttes av både raske passasjertog og godstog, er eneste langsiktige løsning mellom de større byene.

Vi vil understreke at jernbane må komme i stedet for – og ikke i tillegg til – motorveitbygging og planlagte flyplassutvidelser. Som besteforeldre som prioriterer barns rett til et sunt og helsebringende miljø, krever vi at minst én trasé for høghastighetstog må utredes ferdig og føres fram til investeringsbeslutning i inneværende stortingsperiode. Tiltak innen jernbanesektoren må framskyndes i stedet for nye rullebaner og motorveianlegg.

I argumentasjonen for utsettelse av jernbaneprosjekter, viser Bane NOR til kompetansemangel og at plangrunnlaget for en del strekninger ikke er godt nok. Vi deler denne oppfatningen. I den videre planleggingen må Bane NOR inkludere trafikkpotensialet i langdistanse- og regionaltrafikken, og det må tenkes mer helhetlig, i retning høghastighetsbaner i flerbrukskonsept, slik det også står i Nasjonal Transportplan. Det vil gi et bedre tilbud og flere avganger også for InterCity på Østlandet.

Selv om vi er utålmodige og det haster å få en moderne norsk jernbane i drift, kan det faktisk være nyttig med en tenkepause, hvis den benyttes til å få inn tilstrekkelig kompetanse og få litt fart i sakene!

Med hilsen

Besteforeldrenes klimaaksjon

Finn Bjørnar Lund, nestleder

[finn.bjornar@gmail.com](mailto:finn.bjornar@gmail.com)