

Mens resten av Europa får høyhastighetsnett, risikerer vi å stå igjen på perrongen uten forbindelse.

En jernbane for fremtiden!

Alf S. Johansen
Samfunnsplanlegger

Kronikken ble først publisert i Klassekampen fredag 27. september 2019

Norge har tog trøbbel. Buss for tog, få avganger, lav fart, mye enkeltspor og tekniske problemer er hverdagen. Det merkes nå at sektoren er uten en bærekraftig visjon for fremtiden. Langt mindre en masterplan. Det ser ut som at man faktisk mener at Norge, med flest flyreiser per innbygger i verden, skal kunne greie seg uten etablering av høyhastighetsbaner de neste 100 år. Det er fortsatt ikke et snev av planer på dette området. Ingen partier har en synlig klar strategi. Dette er stikk i strid med befolkningens ønsker ifølge ferske opinionsundersøkelser.

Det er et paradoks og en utfordring for demokratiet, at staten ikke leverer de transportløsninger som borgerne og næringslivet etterspør. Kommuner, regioner og næringsforeninger over det ganske land prøver nå derfor å organisere ulike initiativ for å finansiere og bygge høyhastighetsbaner. Det samme skjer i Sverige og Finland. Nasjonale myndigheter bør ha en åpen dør og et vennlig sinn overfor disse initiativene. De er ikke i konkurranse med nødvendig utbedring av eksisterende baner, men vil bidra til at jernbanen samlet sett blir mer konkurransedyktig. Selv den omfattende Intercityutbyggingen har minimal innvirkning på fjerntog- og flytrafikken, men kan spille en viktig birolle dersom høyhastighetsbaner blir etablert.

Transportdebatten i Norge dreier seg dessverre lite om hva som faktisk skal til for å redusere bil- og flytrafikken. Hverken moralisme eller avgifter løser problemene. Konkrete strategier må til. Norge beveger seg i feil retning i forhold til vedtatte klimamål. I 2017 var utslippene fra veitransport 8,8 mill. tonn CO₂e og økte med 2,8% i fjor. Luftfart, sjøfart og fiske som står for 3,0 mill. tonn CO₂e, økte utslippene med 6,4%. Fra tog var utslippene 0,0 mill. tonn CO₂e, selv om ikke alle lokomotiver går på strøm.

Våre politikere snakker ofte om elektriske fly, selvkjørende biler etc. Det vitner om mager forståelse for sammenhengen mellom trafikk og klima. Så lenge man må ha veier og flyplasser blir biler og fly uansett dårlige løsninger sammenlignet med tog. Du kan «lande» et høyhastighetstog med 300 passasjerer midt i byen, men ikke et stort fly, selv om det er elektrisk. Bilkøene forsvinner heller ikke om alle bytter til elbil.

Høyhastighetstog stopper også mellom endepunktene, og gir muligheter for bærekraftig vekst og gode tilbud for folk som slipper å reise til flyplasser. Høyhastighetsbaner gir muligheter for mange stasjoner og fleksible stopp. I Kina kan et høyhastighetstog stoppe på en stasjon, men neste tog kjører komfortabelt gjennom samme stasjon med 300 km i timen, for så å stoppe på en annen. I motsetning til fly så stopper altså høyhastighetstogene noen steder imellom endepunktene, men ikke alltid på samme steder. Slik får man en bred markedsdekning, og en veldig rask reise for alle kundene.

Beijing-Shanghai er 1300 km og det raskeste toget bruker 4 timer og 18 minutter. Topp hastigheten er 350 km/t. Dette er den hastighet som baner og tog må ha for å konkurrere med fly. Altså ikke fantasi-teknologi, men helt standard teknologi som i dag benyttes i flere land. Og nå økes hastigheten til 400 km/t på flere kontinenter, inkludert i Storbritannia, HS2. Til og med i Texas planlegges nå en privat eiet høyhastighetsbane.

Mange nordmenn ønsker å fly mindre, men tilbys dårlige alternativer. Trondheim-Hamburg (1250 km) tar i dag rundt 20 timer effektiv reise med tog (togbytte mellom 4 tog og venting er da ikke medregnet). Det burde tatt rundt 5 timer i samme setet. Når Fehmarn Belt-forbindelsen (Danmark-Tyskland) åpner før 2030, så burde man i hele Norden stå klar til å kjøre de første høyhastighetstogene til Europa. I Spania, Frankrike, Japan, Korea og Kina trenger man ikke å fly på mange distanser. Man kan heller ta toget, som er raskere og bedre på avstander opp til rundt 1000 km. Til og fra Gardermoen er det mer enn 10 millioner flyreiser som lett kan erstattes av toget. Det er rundt 35% av totalen.

En Nord-Norgebane bør være en naturlig forlengelse av den nye høyhastighetsbanen til Nordkalotten, og selvsagt koblet mot det svenske og finske høyhastighetsnett som skal bygges. Helsinki er den nærmeste hovedstaden for Troms og Finnmark, kun 4-5 timers togreise når de raske banene åpner. Når våre nabolands borgere snart kan ta høyhastighetstog til Europa og via Silkeveien til Asia, må ikke vi nordmenn stå igjen på en perrong uten forbindelse.

Nye høyhastighetsbaner sparer samfunnet for mange milliarder kroner til veier, rullebaner og på en rekke andre områder. De er også billige for skattebetalerne, fordi de i hovedsak nedbetales av brukerne, herunder tidligere flykunder. Erfaringer viser at betalingsviljen er svært stor i alle markeds-segmenter, fordi det er en komfortabel reise på et høyere nivå. Høyhastighetsbaner nedbetaler sitt eget klima-avtrykk etter 6-9 år, litt avhengig av terreng og konstruksjon, ifølge UIC og andre kilder. Deretter er det ren transport i minst 100 år.

Toget kan, om man vil, levere reiser på en time mellom Oslo og Gøteborg, mellom Stavanger og Bergen, mellom Ålesund og Trondheim, eller mellom Narvik og Tromsø. På 2 timer kan man fra Oslo nå byer som Bergen, Trondheim, Stavanger, Stockholm og København. Da slutter man å fly! Ikke fordi man skammer seg, men fordi tog er en raskere og bedre løsning.