

KRONIKK & DEBATT

KRONIKK:

E-post:
kronikk@klassekampen.no
Maks 6000 teikn inkludert mellomrom. Legg ved portrettfoto.

DEBATT:

E-post:
debatt@klassekampen.no
Innlegg over 3000 teikn kan bli korta ned. Legg ved portrettfoto.



Hilde Reinertsen
hilder@klassekampen.no
Kronikk- og debattredaktør.

Tollef Mjågedal
tollefm@klassekampen.no
Redaksjonssekretær.

Klassekampen honorerer normalt ikkje innsendt stoff. Innsendaren si e-postadresse blir trykt med mindre innsendaren reserverer seg mot dette. For Klassekampen sine generelle vilkår for publisering, sjå www.klassekampen.no/KK/index.php/news/home/generelle_vilkar

DEBATT ►

Vi trenger et paradigmeskifte i tenkningen om jernbaneutbygging i Norge.

På høy tid med lyntog



Thor Westergaard Bjørlo

KRONIKK

Etter Deutsche Bahns utredning og Stortingets vedtak om høyhastighetstog, står vi foran et paradigmeskifte i norsk jernbanetenkning. I en slik omstilling er det ikke uvanlig at de som har forvaltet «gamle sannheter» forsvarer sine posisjoner. Jernbaneverket, Transportøkonomisk Institutt (TØI) og andre har lenge prøvd å isolere Norge i en egen norsk togvirkelighet der utviklingen i resten av verden og nye tanker ikke gis innpass. Tidligere NSB-sjef Osmund Ueland skryter endog av at han forbød sine ansatte å gå på kurs for å lære om høyhastighetstog (BT 4. oktober 2007 og P4 11. juni 2009!)

I Klassekampen 5. og 13. juni går Harald Minken ved TØI ut mot politisk redaktør i Klassekampen Anders Horns engasjerte kommentar 20. mai om høyhastighetstog i Norge, basert på Deutsche Bahns svært detaljerte utredning og klart positive konklusjoner. Deutsche Bahn er et av verdens største jernbaneselskap, med lang erfaring i planlegging, bygg og drift av høyhastighetsbaner i hele verden. Likevel nevnes ikke Deutsche Bahn-utredningen med ett eneste ord i Minkens to innlegg. Minken omtaler i stedet hele tiden Deutsche Bahns utredning som Norsk Banes plan. Er ikke TØI kjent med de prinsipielle skiller mellom oppdragsgiver og utreder?

Minken prøver med dette å lede oppmerksomheten bort en tyngre motstander og forflytte fokus mot en antatt svakere i Norge. Deutsche Bahns utredning er for øvrig utført på fritt grunnlag, ubundet av tidligere planer fra Norsk Bane, Jernbaneverket eller andre, noe også Deutsche Bahn har understreket i sine presentasjoner.

TØI har lenge motarbeidet og latterliggjort planer om høyhastighetsbaner i Norge. I 2002 avskrev de Haukelibanen (strek-

ningen Oslo/Skien-Bergen/Haugesund/Stavanger) i en tendensiøs rapport med mange feil, hvor de blant annet hevdet at tog med reisetid 2-2½ time bare vil redusere parallell flytrafikk med 15 prosent (TØI-rapport 611/2002, s. 16). Siden kom blant annet slike uttalelser fra TØI-ansatte om våre planer: «de har vært helt i tåkeheimen», «det er bare rør det de kommer med» (VG 3. november 2007). At Deutsche Bahn nå finner strekningen svært lønnsom og tilrår rask fremdrift for tidligst mulig utbygging burde kanskje være en tankevekker for TØI, men ser dessverre i stedet ut til å være som å skvette vann på gasa.

Deutsche Bahn anbefaler en flerbruks høyhastighetsbane for både fjern-, regional-, InterCity-trafikk (på Østlandet) og godstog med reisetider, kvalitet og kapasitet som gir store markedsandeler, høy produktivitet og lønnsomhet. Ifølge Deutsche Bahn vil inntektene fra billetter og frakt, med billettpriser omtrent som hos NSB i dag, både dekke løpende driftskostnader, vedlikehold av infrastruktur og tog, og betale ned hele investeringen i banene i løpet av 30 år og gi 4,2 prosent avkastning på investert kapital for strekningen Oslo-Trondheim og 2,4 prosent for Oslo-Bergen/Haugesund/Stavanger.

Dette er oppsiktsvekkende gode resultater for lønnsomhet ved offentlig finansiering av flerbruks høyhastighetsbane. Med en levealder på minst 50 år vil banene også kunne gi langt høyere overskudd i årevis etter de er nedbetalt. Uansett er det viktig at man også innen jernbane kan se investeringer og inntektsmuligheter i sammenheng. Dagens jernbanepolitikk er dyr og dårlig, og staten må betale regninga tre ganger: først for investeringene i banene, dernest for vedlikeholdet for til slutt å dekke underskuddet på driften.

Deutsche Bahn har også beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet, der gevinstene ved reduserte reisetider, redusert utslipp til luft (1,4 mill tonn i årlig reduserte CO₂-utslipp), reduksjon i trafikkulykker er regnet med etter standard europeisk modell for kost/nytte. Ifølge Deutsche Bahn vil samfunnet tjene kr 2,60 for hver krone som investeres i høyhastighetsbanene. Banepro-



sjektene som er foreslått i Nasjonal transportplan er på samme måte beregnet å gi et tap på 50 øre for hver krone som investeres. Hvorfor insisterer TØI på at vi skal investere i jernbane på den måten som gir minst nytte for samfunnet?

Norsk jernbane må utvikles etter en helhetlig plan og ikke den bit-for-bit-tenkning som råder i Jernbaneverket. Med høyhastighetsbaner for 270-300 km/t vil det være mulig å kjøre mellom Oslo og Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand og Gøteborg på 2½ time eller raskere med flere stopp underveis. Internasjonalt erfaring og norske undersøkelser viser at minst 75 prosent av flypassasje-

REISETID: Med høyhastighetsbaner vil reisetiden mellom Oslo og en rekke norske byer kunne reduseres til 2-2½ time. Undersøkelser viser at minst 75 prosent av flypassasjerene velger tog fremfor fly med slike reisetider, skriver Thor Westergaard Bjørlo.

ILLUSTRASJON: NORSK BANE

«Med en levealder på minst 50 år vil banene kunne gi overskudd i årevis etter de er nedbetalt»

rene velger tog fremfor fly med slike reisetider. Norske flyforbindelser er blant de mest trafikksterke i Europa. Allerede i dag er

det rundt 30 fly i hver retning per dag mellom Oslo og henholdsvis Trondheim og Bergen. Sammen med underveistrasjer gir dette et høyfrekvent tilbud for lyntog med minst to avganger i timen i hver retning. Når trafikk samles fra flere steder, som til og fra Stavanger, Bergen og Haugesund over Haukeli, blir det minst fire avganger, og enda flere der trafikk til og fra Sørlandet og Vestfold kommer til.

I Deutsche Bahns høyhastighetsplaner inngår også et ekstra spor Oslo-Drammen med reisetid på 20 min utter og en ekstra tunnel fra Oslo S via Majorstua. Det er samspillet mellom langdistansetraffikk og regionaltrafikk som muliggjør et virkelig konkurransedyktig togtilbud i InterCity-området på Østlandet, ikke en begrenset av planhorisonten til Oslo-gryta!

Integrert i et nasjonalt nett av flerbruks høyhastighetsbaner for 270-300 km/t vil InterCity-trafikken få raskere reisetider, flere avganger, bedre kvalitet og høy lønnsomhet, samtidig som landet ellers får del i satsingen. Banen Oslo-Trondheim er beregnet å koste 81 milliarder og banen Oslo-Bergen/Haugesund/Stavanger 129 milliarder. Men ifølge DB kan billett- og fraktinntekter betale med disse investeringene i løpet av 30 år og samtidig dekke alle drifts- og vedlikeholdsutgifter.

Jernbaneverkets planer for 130-200 km/t i InterCity-nettet er anslått til 70-100 milliarder kroner, men de totale kostnadene er ikke kjent ettersom bare enkelte parseller er ferdig utredet. Det foreligger heller ikke beregninger av markedspotensial, samfunnsnytte og kostnader for hele investeringen, slik at resultatene kan sammenlignes med Deutsche Bahns konklusjoner. En isolert utbygging av InterCity-nettet etter Jernbaneverkets planer vil ikke kunne gi drift med overskudd som kan dekke vedlikehold og betale ned investeringsutgifter, og blir derfor både dyrere og dårligere enn Deutsche Bahns konsept for høyhastighetsbaner.

Det kamufleres av at Jernbaneverket bare legger frem planene bit og bit. Nå må alle tall og fakta fra Jernbaneverket på bordet!

Thor Westergaard Bjørlo,
kommunikasjonssjef i Norsk Bane AS
twb@norskbane.no