

Høgfartsbaner i Noreg – nødvendig og realistisk

I Klassekampen 10.5.21 gjekk Ragnar Nordgreen til åtak på kronikken til Eirik Sakariassen 20.4. om høgfartsbaner i Noreg. Men innlegget er bygd på sviktande grunnlag: Nordgreen framstiller det som om Deutsche Bahn International (DBI) i 2013 tok avstand frå utgreiingane dei hadde levert til Norsk Bane AS i åra før. Det er feil.

Som Nordgreen skriv, avslutta DBI samarbeidet med Norsk Bane AS i september 2013. Nordgreen refererer utdrag frå eit oppslag i Jernbanemagasinet 6/2013 med nyttilsett konsulent Knut Halvorsen i DBI, men utelét eit sentralt poeng: Halvorsen stadfestar at utgreiingane DBI leverte til Norsk Bane AS, «er noe vi står inne for».

Og i dei står det same som Sakariassen skreiv. DBI er så tydelege at inga feiltolking er mogeleg. Det er difor vanskeleg å sjå korleis Halvorsen i Jernbanemagasinet i 2013 også kunne hevde at Norsk Bane skulle ha brukt DBI si utgreiing feil, då alt vi har brukt frå desse har kome frå DBI sjølve. At DBI si utgreiing også vart innblanda i ein til tider intens og utfordrande politisk debatt, er ein anna sak. Lista med presentasjonar og medieoppslag av og med DBI (norskbane.no/feil-om-dbi) etterlét heller ikkje tvil om DBI sine konklusjonar. Det kan ein kvar kontrollera. «Start byggingen snarest!» er til dømes tittelen på eit stort intervju med DBI sin prosjektleiar i Jernbanemagasinet 6/2009.

Når Nordergreen omtalar ein høgfartsbane via Haukeli som eit luftslott, må ein minne om at Nye Vegar no har fremja forslag om høgfarts motorveg til Bergen via Haukeli, for mellom anna å konkurrere med fly. Skal ein ha mindre ambisjonar for bane enn for veg? Er det rett klima- og miljøstrategi?

Og når Nordergreen skriv: "Det som kan vera realistisk, er ei opprusting av noverande norske jernbaner til å tole opp til hundre km/t høgare fart enn i dag", røper det liten kunnskap om jernbane. Ei slik «opprusting» krev ein svingradius som ikkje er mogleg utan å byggje ei heilt ny bane. Sjølv ved InterCity-prosjekta brukar ein ikkje éin meter av eksisterande spor. Og skal ein først byggje nytt, bør ein vel byggje konkurransedyktig?

DBI si utgreiing for Norsk Bane vart heller ikkje «slakta» i Jernbaneverket si utgreiing i 2012, slik Nordergreen skriv. Problemet var at Jernbaneverket ikkje følgde opp Stortinget sine føringar i vedtaket om Nasjonal transportplan i 2009 om å greie ut høgfartsbaner i eit fleirbrukskonsept for gods- og persontrafikk og med mange stasjonar, slik også DBI hadde tilrådd.

Slik mista ein trafikk og inntekt frå både gods- og regionaltrafikk. I tillegg hadde Jbv rekna med sær s låge billettinntekter og at under 45 % av flypassasjerane ville velje høgfartstog på 2 ½ time. Likevel fann dei at inntektene frå høgfartsbanene ville dekke både drift og vedlikehald av tog og baner.

Justerte premiss ville gitt eit overskot som kan vere med og betale ned investeringar. Slik blir DBIs konklusjonar i stor grad blir gjort sannsynlege også gjennom Jernbaneverket si utgreiing, når ein tek seg tid til å gå nærare inn i dei ulike premissar som ligg til grunn.

Jernbaneverket blei også kraftig kritisert for å ha omgått Stortinget sine føringar for høgfartsutgreiinga. Men det skal mykje til å snu ein gigant. Og Jernbaneverket valde å leggje høgfartsbaner til side. Paradoksalt nok bana dette i staden veg for ei satsing på høgfarts motorvegar for 110 km/t, stipulert i Nasjonal transportplan 2018-2029 til ein samla kostnad på

1 100 mrd. kr! Den sjansen Jernbaneverket ikkje greip, greip i staden vegsektoren. Eit historisk bomskot av Jernbaneverket, spør du meg.

Resultatet var at høgfartsbaner blei satt på vent i over 10 år. Og at ein i staden no prioriterer høgfarts motorvegar. Spørsmålet er om Norge kan og bør leve i nye 10 år med det? EU vi tredoble sin persontrafikk med høgfartstog og doble godstrafikk på bane innan 2050, medan avgiftene for vegtransport skal aukast drastisk, noko som og får konsekvensar for Noreg og norsk næringsliv. Kanskje vi òg burde prioritere annleis?

Thor W. Bjørlo, kommunikasjonssjef Norsk Bane