

Bygg lyntog i Noreg!

KRONIKK Klassekampen 20.04.2021

Eirik Faret Sakariassen, stortingsrepresentant Rogaland SV

Eit av SVs store prosjekt for tiåra som ligg føre oss, er å sikra eit rettferdig grønt skifte gjennom at staten brukar alle sine musklar for å rusta Noreg for ei framtid med mindre ulikskap og kutt i utslepp. Me skal kutta, byggja og dela – kutta utsleppa, byggja landet, dela goda. I mine auge svarar lyntog godt på alle tre punkta.

I 2009 vart Deutsche Bahn Internationals rapport om hurtigtog i Noreg lansert, gjort etter initiativ frå Norsk Bane. Den hadde fleire interessante konklusjonar som burde ha gjeve grunnlag for ei storstilt planlegging og bygging av lyntog mellom dei største byane i Noreg.

Korleis reisemønstera i Noreg og verda etter pandemien vert, er akkurat no vanskeleg å skoda. Vil me reisa mindre, vil me reisa annleis, eller vil mykje verta som før koronapandemien trefte oss? Svara på dette vil me sjå når dei sterkaste innskrenkingane på livet vårt er fasa ut, men me veit mykje om kor omfattande reiseverksemd som føregjekk innanlands før pandemien.

Oslo–Trondheim er Europas fjerde mest trafikkerte flyrute, med Oslo–Bergen på ein sjuandeplass. Mellom Paris og Lyon var det 940.000 flyreisande året før dei opna lyntog der. På dei aktuelle lyntognettverka Oslo–Trondheim–Ålesund og Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger var det i 2019 høvesvis tre millionar og fem millionar flyreisande årleg, altså tre–fem gonger meir enn det var mellom Paris og Lyon før ein opna lyntog der. Det har gått nesten 80 fly dagleg i kvar retning mellom Gardermoen og Torp på Austlandet og Bergen, Haugesund og Stavanger på Vestlandet. Om det vert overført til tog, med 16 driftstimar dagleg, svarar det til cirka fem avgangar i timen i kvar retning. Samla sett er det eit solid passasjergrunnlag for dei ulike lyntogtraseane som er aktuelle i Noreg.

Noko av det som kanskje er underkommunisert i debatten om lyntog, er kva effekt dette vil ha for distrikta. Det vert ikkje flyplass i Sauda, Skodje, Otta eller Bø i Telemark med det fyrste, men langs traseane, anten me snakkar om Dovresambandet eller Vestlandsbanen over Haukeli, vil ei lang rekkje distriktskommunar kunna få eit skikkeleg samferdselsløft. Det vil verta mogleg å bu i distrikta og jobba i ein storby, eller omvendt.

Høg fart gjev høg produktivitet. Me kan kutta reisetida for togreisande mellom dei store byane med mange timar per reise. Det er eit av dei vesentlegaste poenga for kvifor lyntog er så viktig for at folk skal velja tog. Jo kortare tid toget brukar, jo fleire av oss vel toget fyrst. Det skarpe skiljet går ved to og ein halv time eller mindre. Med slike togreisetider vel 80 prosent tog framfor fly, ganske enkelt fordi det å reisa med tog då er raskare og langt meir behageleg enn å reisa med fly.

For alle som bur i distrikta, er dagens lange reiser til og frå flyplassane tungvinte. Lyntog kor ein kan gå av og på undervegs, vil gje distrikta endå kortare reisetid enn byane ved endepunkta, medan det er motsett på fly. Dagens flybaserte samferdsle verkar sentraliserande. Det har mange Senterparti-ordførarar i Distrikts-Noreg skjønt, og dei jobbar derfor aktivt for lyntog, blant anna som medlem i fleire lyntogforum. Eg håpar Senterpartiet sentralt vil støtta sine distriktskommunar aktivt i denne saka og sånn kunna bidra til ei balansert utvikling av heile landet – by og land, hand i hand.

Deutsche Bahn Internationals rapport viser at me i Noreg kan oppnå 270–300 km/t nesten overalt. Det vil vera enkelt å leggja til rette for fleirbruk, altså både langdistanse og regionaltog og ikkje minst godstrafikk. Kapasiteten for godstrafikk aukar med ti gonger samanlikna med dagens jernbanenett. Med overført fly- og godstrafikk samt langdistanse biltrafikk vert òg klimaeffektane store. CO2-

utsleppa vil kunna reduserast med 1,5 millionar tonn med Dovresambandet og Vestlandsbanen over Haukeli, meir for eit nasjonalt nett og vidare til Sverige og Europa. Utsleppa under bygging er rekna til å betala seg ned på under sju år for lyntog Trondheim–Møre og under fem år for Vestlandsbanen gjennom overført trafikk.

Men har me råd til alt dette? Ja, både fordi det er mogleg å prioritera annleis enn fly- og motorvegbasert samferdsel og fordi ein sånn konkurransedyktig jernbane kan gje inntektsgrunnlag gjennom billettinntekter og fraktinntekter som kan dekkja drifts- og vedlikehaldsutgifter og bidra til finansiering av banebygginga, sånn som utgreiinga til Deutsche Bahn International viste.

SV kjempar for å kutta utslepp, for å dela goda og for å bygga landet – at det skal vera god og klimavennleg infrastruktur i både by og land. Lyntog gjev eit godt bidrag til dette. Eg håpar statsråden er einig.

<https://klassekampen.no/utgave/2021-04-20/bygg-lyntog-i-noreg>