

Høyhastighetsbane? Derfor!

Rask togtransport er framtida.

Jernbane er elektrisk, har ikke utslipp fra vei- og dekkslitasje, bruker mindre areal enn veier. Tog har mye høyere kapasitet, lavere ulykkesrisiko, gir mindre støy og er det klart mest energieffektive transportmiddelet.

Men for best mulig nytte, klimagevinst og driftsøkonomi, må jernbanen også være konkurransedyktig nok til å bli det foretrukne valget framfor fly og vei.

Derfor bør norsk jernbane nå bygges som høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

De store klimaeffektene for bane oppnås med overført trailer- og flytrafikk, samt langdistanse biltrafikk. InterCity-prosjektene (IC) har alene liten virkning på dette. De reduserer klimautslipp med kun 45 000 tonn CO2 årlig. Høyhastighetsbaner Oslo-Trondheim, Ålesund og Oslo-Bergen, Haugesund, Stavanger vil redusere klimautslipp med 1,5 mill. tonn årlig.

Rundt halvparten kommer fra overført godstrafikk, en firedel hver kommer fra fly- og biltrafikk.

Vi trenger derfor en jernbanepolitikk for hele landet, ikke bare Østlandet. IC må ikke bygges separat, men som del av et nasjonalt og nordisk høyhastighetsnett. Slik vil også IC få flere og raskere tog. Vinn-vinn, med by og land, hand i hand.

Langdistansetrafikken gir også best økonomi. Dagtogene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim har i årevis vært drevet uten tilskudd, mens øvrig togdrift (utenom Flytoget) fikk 3 mrd. kr i støtte i 2019. 70 prosent av dette går til lokal- og regionaltrafikk på Østlandet.

SJ og Vy beregner overskudd på Dovre- og Bergensbanen med hhv. 1,4 mrd. kr på 10 år og 2,2 mrd. kr på 11 år, mens andre banestrekninger vil trenge subsidier.

Raske høyhastighetsbaner vil gi større overskudd. 2,5 time Oslo-Trondheim, Bergen, Stavanger øker ikke bare markedsandelene. Når tog og personale kan gjøre jobben på en tredel av tiden, reduseres driftsutgiftene per tur. Økte inntekter og reduserte utgifter åpner for årlige milliardoverskudd til nedbetaling av investeringer.

Markedet for lyntog er stort i Norge. Vi flyr 10 ganger mer enn den jevne europeer, som om vi var 54 mill. innbyggere. Det var 940 000 årlige flyreisende mellom Paris og Lyon da de åpnet lyntog på strekningen. I 2019

var det 5 mill. flyreisende Oslo–Bergen, Haugesund, Stavanger, 3 mill. Oslo–Trondheim, Ålesund, 1,4 mill. Oslo–Stockholm og 1,5 mill. Oslo–København.

Vi reiser også nest mest med bil i Europa. 2/3 av biltrafikken er reiser over 3 mil, hvor toget er konkurransedyktig om det går fort og ofte nok. De største flyrutene i Norge er korte. Det gir lyntogbaner på bare 41–50 mil. Tog for 300 km/t rekker da 8–10 stopp underveis på 2,5 timer. Det er raskere enn både bil og fly. Slik konkurransedyktighet gir mange avganger per time. Det gir mulighet til å variere stoppemønsteret (som Flytoget ved Lillestrøm) og inkludere regionaltrafikken med rundt 20 stasjoner på strekningene.

Gods på bane blir endelig konkurransedyktig. Frakttider reduseres til 5–6 timer fra Vest- og Midt-Norge til Oslo, over natta til kontinentet. Fra Nord-Norge 12–13 timer til Oslo og et døgn til kontinentet. Lave stigninger gir lastekapasitet per tog tilsvarende 70 trailere.

Dobbeltspor, med fire spor i alle stasjoner og ekstra forbikjøringsspor i stigninger, gir forbikjøringsmulighet for raskere persontog.

Nord-Norge bindes tettere sammen med resten av landet og internt. Godstransporten får stor betydning, men det er også ca. 4 mill. flyreisende til/fra/i Nord-Norge. Med togreisetider som 4 timer Trondheim–Tromsø, 6,5 timer Oslo–Tromsø, 2 timer Bodø–Tromsø, vil trolig minst 1,5 mill. av disse velge tog.

Byggekostnadene ligger primært i grunninvesteringer (tunnel, bro, fundamentering etc.). Det avgjørende for kostnadene er derfor god planlegging og grunnforhold, ikke om banene dimensjoneres for 200, 250 eller 300 km/t.

Men fart utgjør stor forskjell i marked, inntekt og driftsøkonomi. Ved togreisetider på 4–5 timer velger kun 30–40 prosent tog framfor fly, 80 prosent velger tog som går 2,5 timer og raskere.

Hastighet er også viktig i konkurranse med bil- og trailertrafikk og gir stor effektiviseringsgevinst i togdriften.

De første banene kan realiseres innen 10–15 år. Optimistisk? Kanskje, men Madrid–Sevilla (47 mil) tok 6 år. Kina bygde 2 000 mil lyntog fra sin start i 2007 til 2017. Warszawa–Tallin (87 mil) skal bygges nå på 6 år. Oslo–Bergen, Haugesund, Stavanger blir 60 mil, Oslo–Trondheim, Ålesund 81 mil.

Høyhastighetsbaner er det beste svaret på måla i NTP 2022–2033 om gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, økt konkurranseevne for næringslivet, nullvisjon for drepte og hardt skadde, oppfyllelse av klima- og miljømål og kostnadseffektiv transportpolitikk. De vil samtidig binde landet tettere sammen og løfte både byer og distrikt.

EU vil tredoble persontrafikken på høyhastighetsbaner og doble godstrafikken på bane innen 2050, som del av sin European Green Deal. Mens veiavgifter skal økes drastisk etter prinsippet «forurensere betaler».

Klima er den viktigste jobben, sier samferdselsminister Knut Arild Hareide. Det er på tide å omsette fine ord til konkurransedyktige og klimavennlige jernbanespor.

Beate Marie Dahl Eide, leder Lyntogforum i Vestfold og Telemark

Eirik Faret Sakariassen, leder Lyntogforum i Rogaland

Thor Håkon Bakke, leder Lyntogforum i Vestland

Tore Johan Øvstebø, leder Lyntogforum i Møre og Romsdal

Jon Halvor Midtmageli, leder Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa

Thor W. Bjørlo, sekretær Lyntogforum