

Få Norge på skinner

En regjering som snakker varmt om lønnsomhet og mer for pengene må satse på jernbanen som transportmiddel mellom landsdelene.

Kronikken er skrevet av: Beate Marie Dahl Eide, leder i Lyntogforum Vestfold og Telemark, Eirik Faret Sakariassen, leder i Lyntogforum Rogaland, Thor Håkon Bakke, leder i Lyntogforum Vestland, Jon Halvor Midtmageli, leder i Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa og Tore Johan Øvstebø, leder i Lyntogforum Møre og Romsdal

Høyhastighetsbaner for både langdistanse-, regional- og godstrafikk er et viktig tiltak for å nå måla om gode bo- og arbeidsmarkedsregioner, økt konkurransevne for næringslivet, nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken, reduserte klimagassutslipp og kostnadseffektiv transportpolitikk. Det vil samtidig binde landet tettere sammen og løfte både byer og distrikter.

I arbeidet med ny Nasjonal transportplan har samferdselsminister Knut Arild Hareide sagt at klima er den viktigste jobben, og dernest distriktpolitikken. Her er en mulighet til å løse begge deler – og mere til. Da må man se jernbanen i et nasjonalt perspektiv, og gå fra ord til handling nå.

Jernbanens store potensial ligger i konkurransedyktig langdistansetrafikk. Når jernbanen behandles som en utvidet t-bane rundt Oslo og noen av de større byene, gir det dessverre et langt dårligere resultat for jernbanen og samfunnet enn man ellers kunne oppnådd.

De største klimaeffektene oppnår man ved å få mye av trafikken som i dag går på trailer, fly og bil mellom landsdelene over på bane. Et nasjonalt høyhastighetsnett for både person- og godstrafikk vil redusere klimautslippene med flere millioner tonn årlig.

Internasjonale erfaringer viser at ved togreisetider på 4-5 timer velger bare 30-40 prosent tog framfor fly, mot gjennomsnittlig 80 prosent ved togreisetider på 2,5 timer eller mindre. Selv med dagens reisetid på i overkant av 6,5 timer har togene på dagtid mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim i årevis vært drevet uten tilskudd. SJ og Vy har beregnet å kunne drifte Dovre- og Bergensbanen med overskudd på 3,4 milliarder kroner de neste ti årene.

Raskere tog med sterkt reduserte reisetider betyr flere reisende og betydelig økte inntekter. Kostnadene for banebygging er for det meste knyttet til fundamentering, broer og tunneller. Det er derfor forholdsvis liten prisforskjell mellom bygging av baner for 200- 250 km/t og 250-300 km/t. Det avgjørende for kostnadene, uansett fart, ligger i god og grundig planlegging. Høyhastighetsbaner vil dermed gi et klart større overskudd.

Vi flyr ti ganger mer innenriks per innbygger enn den jevne europeer – som om vi var 53 millioner innbyggere. De mest trafikkerte flyrutene i Norge er korte og kan erstattes av jernbanestrekninger på bare 40-50 mil. Det gir mulighet for å ha hele åtte-ti stopp underveis, samtidig som man holder reisetiden på rundt 2,5 timer mellom endestasjonene. Den korte reisetiden gir grunnlag for flere avganger i timen, noe som gjør det mulig å inkludere rundt 20 stasjoner per strekning gjennom å variere stoppemønsteret.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil gi svært rask og miljøvennlig godstransport mellom landsdelene, og videre ut i Europa. Frakttidene blir fem-seks timer fra Vest- og Midt-Norge til Oslo, og over natta til kontinentet. Fra Nord-Norge 12-13 timer til Oslo og et døgn til kontinentet. Dobbeltspor kombinert med fire spor gjennom stasjonene og ekstra forbi kjøringsspor i stigninger, sikrer at man kan kjøre både godstog og persontog på samme strekning.

Det kan være mulig å realisere de første banene i løpet av 10-15 år. Det kan virke optimistisk med henhold til erfaringer fra Norge i dag, men er helt klart mulig. Madrid–Sevilla (47 mil) ble realisert på seks år fra vedtak ble gjort. Kina bygde 2000 mil lyntog fra de startet i 2007 til 2017. Rail Baltica, Warszawa-Tallin (87 mil), skal nå bygges på seks år. Oslo-Bergen, Haugesund, Stavanger blir totalt på 60 mil, Oslo-Trondheim, Ålesund på 81 mil, og her foreligger det detaljerte planforslag fra Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International.

Mulighetene for høyhastighetsbane til Nord-Norge er også interessant. Det er nesten 4 millioner flyreisende i/til/fra Nord-Norge. Med togreisetider på rundt fire timer Trondheim-Tromsø og cirka 6,5 timer Oslo-Tromsø, vil trolig minst 1,5 million av disse passasjerene ta toget. Banen vil ha stor betydning for godstransporten, for samfunnsutviklingen og for å binde landsdelen bedre sammen internt og med resten av landet.

Markedet for moderne høyhastighetsbaner er svært stort i Norge. Vi må få Norge på skinner nå.

<https://www.nationen.no/motkultur/kronikk/fa-norge-pa-skinner/>