

## **Blir du med og tenker litt større, Støre?**

*Støre syntes det var fint å kjøre lyntog i Kina: litt over 4 timer for ei strekning nesten like lang som Oslo–Tromsø. Men han så ikke for seg å knytte Norge bedre sammen med høyhastighetsbaner. Her går nesten alle jernbanemidlene til det sentrale Østlandet. Markedet, mulighetene og behovene for raske, moderne tog i resten av landet har man tydeligvis vanskelig for å se.*

79 % av nybygde jernbanekilometer de siste 15 årene er bygd på Østlandet. Og skjevheten er enda større målt i penger.

I Kina gikk 83 % av jernbaneinvesteringene i 2023 til et *nasjonalt* nett av lyntog. Spania har siden 1992 utviklet et nasjonalt høyhastighetsnett på nesten 400 mil. Og EU vil tredoble trafikken med høyhastighetstog innen 2050.

Men Støre, og flere andre, antar at det ikke er marked for slike tog i Norge. Ja; Spania, Frankrike, Italia og Tyskland har noen titalls millioner flere innbyggere enn Norge. Men nordmenn reiser nesten ti ganger mer med fly innenlands enn folk ellers i Europa, som om vi var rundt 50 millioner innbyggere. Vi kjører også svært mye med bil på lange distanser, og næringslivet frakter store volumer over lange avstander, stort sett på vei.

Det var 940 000 flyreisende mellom Paris og Lyon året før de åpnet høyhastighetsbanen der og 730 000 Madrid–Sevilla året før lyntog kom dit. Antall flyreisende langs den planlagte Vestlandsbanen over Haukeli (Oslo/Skien–Bergen/Haugesund/Stavanger på under 2 ½ time) var nesten 5 millioner i 2019. Ikke marked? Eller et marked man ikke klarer å se?

Det er en vanlig antakelse i Norge at det bare er marked for tog «i de befolkningstette, sentrale områdene». Utredningen til Deutsche Bahn International (DBI) i 2008 – 2012 viste imidlertid at Vestlandsbanen alene ville gi mer persontogtrafikk på tog enn hele det norske jernbanenettet har i dag.

Når det gjelder lønnsomhet er det langdistansetrafikken som scorer best, også i dagens jernbanenett. Dagtogene på Bergens- og Dovrebanen ble frem til covid i årevis drevet i balanse, mens regional- og lokaltog på Østlandet ble subsidiert med 2,1 mrd. kroner i 2019. Raske lyntog vil både gi større marked og inntekter, samt reduserte utgifter for togselskapet når tog og personalet kan gjøre jobben på ned mot 1/3 av tiden av i dag. DBI fant høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for person- og godstrafikk ville gi overskudd som kunne betale ned investeringer i tog og baner.

De største klimaeffektene for tog ligger i konkurransekraftig langdistansetrafikk, med mest mulig overført trailer- og flytrafikk. InterCity på Østlandet har liten virkning på dette, selv om jernbanens store transportkapasitet har klar betydning her. Jernbaneverket beregnet i 2012 klimaeffektene av hele InterCity til beskjedne 45 000 tonn CO<sub>2</sub> årlig. DBI beregnet klimaeffektene av Vestlandsbanen til 752 000 tonn CO<sub>2</sub> årlig og at det ville ta ca. 5 år å kompensere utslipp under bygging.

Så fant Jernbaneverket i sin lyntogutredning at det kunne ta over 60 år å kompensere utslipp under bygging av høyhastighetsbaner. Men da hadde de bl.a. utelatt godstrafikk, forutsatte at de fleste flypassasjerene fortsatt ville velge fly og regnet med bare 3 stasjoner på strekningene Oslo – Bergen og Oslo - Stavanger via Haukeli. Det påvirket selvsagt beregninger for både klima og lønnsomhet. Så når Støre, på den bakgrunnen, tenker at lyntog i Norge «ikke er regningsvarende, verken for klima eller økonomi», er det kanskje grunn for ham og mange andre å vurdere det en gang til.

Støre ble i Kina «inspirert av å se et land bygge riktige prosjekter for seg selv».

Høyhastighetsbaner bygges i ulike konsept i ulike land. Land som allerede har et velutbygd jernbanenett, bygger ofte lyntog primært for langdistanse persontrafikk. I Norge er jernbanenettet lite utbygd, er 93 % enkeltsporet og har lav attraktivitet og kapasitet for både person- og godstrafikk. Derfor anbefalte DBI her dobbeltsporete høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse- regional- og godstrafikk. Det vil samtidig gi større marked, inntekstgrunnlag, klimaeffekter og andre positive samfunnseffekter.

Med mange stasjoner, reisetider på 2 ½ time mellom Oslo og de større byene og frakttider på 5 – 6 timer, vil høyhastighetsbanene nærmest oppheve avstandsulemper og bidra til å effektivisere norsk nærings- og samfunnsliv for mange tiår fremover.

Støre sier at «han holder døren litt på gløtt for hva som kan skje i framtiden» når det gjelder lyntog i Norge. Det er bra. Han trenger ikke å vente lenge.

I fjor engasjerte Norsk Bane det spanske Sener til en ny og oppdatert utredning av i første omgang Vestlandsbanen over Haukeli. Sener har lang erfaring innen planlegging av alle slags baner og har deltatt i utviklingen av nesten hele det spanske høyhastighetsnettet. Deler av utredningen kom i midten av november, resten i januar. Skulle resultatene bli noe i nærheten av det DBI kom til, bør døren endelig åpnes for en satsing på moderne, effektive og bærekraftige høyhastighetsbaner også i Norge.

Henrik Halleland, leder av Lyntogforum i Rogaland, varaordfører i Stavanger

Siri Blichfeldt Dyrland, leder av Lyntogforum i Telemark, ordfører i Midt-Telemark

Torgeir Næss, leder av Lyntogforum i Vestland, ordfører i Kvam

Thor Bjørlo, sekretær Lyntogforum