

## Lyntog er løsningen

**Har vi råd til å stå der, om 100 år, på perrongen med lua i hånda, og vite at vi gikk for fortidens løsninger, spør Thor W. Bjørlo i Norsk Bane**

EU vil tredoble sitt lyntognett innen 2030; for å styrke konkurranseevnen, redusere avstandsuremper, gi et mer effektivt og bærekraftig transportsystem og samtidig redusere klimautslipp. I Norge vil to av tre ha lyntog, ifølge meningsmålinger. Og Stortingets transportkomité har i flere perioder vært en pådriver for lyntog her i landet.

Likevel prøver Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet gang på gang å sette brems på utviklingen i Norge, nå sist med Samferdselsminister Marit Arnstads uttalelser i romjula om at vi ikke har råd. Javel. Har vi råd til å stå der, om 100 år, på perrongen med lua i hånda, og vite at vi gikk for fortidens løsninger?

### **Kun IC-utbygging - en avsporing**

En begrenset jernbaneutbygging til InterCity-nettet på Østlandet vil forsterke sentraliseringspresset i og rundt Oslo. Med en slik løsning vil ikke jernbanen kunne konkurrere med bil eller fly på lengre distanser. CO<sub>2</sub>-utslippene vil bare reduseres med 17.000 tonn per år. Godstrafikken vil fremdeles slite med ustabil tilbud på utrangerte, bratte, svingete og enkeltsporede baner på dårlig grunn straks grensen for InterCity-sonen er krysset underveis til Trondheim, Bergen og Stavanger.

Konseptvalgutredningen viste negativ samfunnsøkonomi for IC-nettet. Det er også på høy tid at det vises frem tall for driftsøkonomien etter en ren IC-utbygging. Skal Stortinget bruke 150 milliarder uten å vite hvorvidt driften er bærekraftig? Vil det være behov for framtidige tilskudd?

Alt tilsier at en InterCity-utbygging vil være driftsøkonomisk ulønnsom. Løfter man blikket, og går inn for en utbygging som gjelder både Østlandet og resten av landet, øker imidlertid mulighetene for en betydelig avkastning på investeringene.

### **Lyntog lønner seg**

Marit Arnstads regnestykke er derfor tvilsomt. Jernbaneverkets egen lyntogutredning viste jo at lyntog vil gå med et driftsøkonomisk overskudd stort nok til å dekke drift og vedlikehold, men ikke til å nedbetale byggekostnadene. Da hadde Jernbaneverket imidlertid utelatt godstrafikk, de regnet bare med 3 – 5 stasjoner underveis og de hadde unnlatt å integrere lyntog i IC-nettet.

Det anerkjente tyske selskapet Deutsche Bahn har også foretatt en lyntogutredning i Norge. I motsetning til Jernbaneverket anbefaler de høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept som kombinerer langdistanse-, IC- og godstrafikk. Det er dette som er i samsvar med Stortingets klare ønske i Nasjonal transportplan.

Banene Oslo – Trondheim/Ålesund og Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger vil, med Deutsche Bahns sin modell, gi både gi svært god samfunnsøkonomi og et driftsøkonomisk overskudd på 8 milliarder kroner per år. Ikke bare dekkes drift- og vedlikehold. Investeringene vil også være nedbetalt i løpet av 30 år. Dermed vil banene i praksis bli brukerfinansierte. En "økonomisk ansvarlig politikk", som Arnstad tar til orde for, bør derfor innebære lyntog og IC i et flerbrukskonsept.

I andre land, som satser på lyntog, vil man også sperre øynene opp overfor Arnstads uttalelse om at hun "har vanskelig for å se at det er mulig å prioritere lyntog og høyhastighetstog i den økonomiske situasjonen vi er i". Hvilke andre land enn Norge skulle ha bedre økonomiske forutsetninger for å bygge lyntog i dag?

### **80 prosent av Norges befolkning kan få lyntog**

I dag går det 32 flyavganger daglig i hver retning mellom Oslo og Trondheim, tilsvarende mellom Oslo og Bergen, og 40 mellom Oslo og Stavanger/Haugesund. Disse flystrekningene er blant de mest trafikkerte i Europa.

Deutsche Bahns utredning viser en reisetid på 2 1/2 time mellom disse byene, selv med 8 – 10 stopp underveis. Ved slike reisetider viser all erfaring at folk foretrekker lyntog fremfor fly.

Konkurransedyktige lyntog vil få høy frekvens. I motsetning til flytrafikk kan togene ta opp trafikk underveis, og den høye frekvensen gir mulighet for å variere stoppmønsteret, slik vi kjenner det gjennom flytoget på Lillestrøm.

Deutsche Bahn foreslår slik å knytte hele 18 - 20 stasjoner underveis til høyhastighetsnett. Fullt utbygd kan dermed 80 prosent av Norges befolkning knyttes til høyhastighetsnett! IC-området på Østlandet får også et bedre tilbud gjennom raskere tog og flere avganger.

### **Lyntog er framtida**

Lyntog i et flerbrukskonsept vil nærmest oppheve norske avstandsulemper. Det vil styrke norsk næringsliv, ta hele landet i bruk og gi langt større bo-, arbeids- og kompetanseområder. Godstrafikk på nye baner vil få en helt ny kvalitet, regularitet og mangedoblet kapasitet. I tillegg vil verdiskaperne på Vestlandet knyttes til forvalterne på Østlandet i sterkere grad.

Flerbruksbanene vil også redusere utslipp av CO2 med omtrent 1,5 millioner tonn per år, og antall drepte og hardt skadde i trafikken vil reduseres med 121 per år.

Lyntog i flerbrukskonsept er rett og slett en smart og effektiv måte å løse viktige kommunikasjons- og samfunnsutfordringer i Norge på. I tillegg er det altså lønnsomt. Et klart flertall av politikerne i Stortingets transportkomité har skjønnet dette for lengst. Det har tydeligvis ikke samferdselsministeren. Vi trenger en jernbane som er tilpasset framtida, med morgendagens løsninger.

Thor W. Bjørlo  
Kommunikasjonssjef, Norsk Bane AS.