

Betre jernbane for pengane: klarer statsråden det tunge løftet?

Jon-Ivar Nygård blei samferdsleminister for knapt ein måned sidan, men til no har vi sett lite av den «offensive jernbanepolitikken» som AP og SP proklamerte i Hurdalsplattforma. Vi tillét oss difor å kome med nokre framlegg til korleis statsråden kan ta styringa på område der den førre regjeringa har gjort lite. Slik vil han kunne frigjere mange titals milliardar til investeringar i ein betre jernbane.

Framlegg 1: få gjennomført skikkelege planprosessar

Geologiske kart for Fredrikstad har lenge vist at ei innføring av nytt dobbeltspor til Fredrikstad via Onsøy og Grønli vil måtte gå over fleire område med kritisk dårleg undergrunn og bli ekstremt dyr. Det har stogga prosjektet. Likevel finst det knapt seriøse vurderingar av andre traséar. Store summar har gått til grunnboringar, men mest alle ligg innanfor trasékorridoren som blei vald tidleg i planprosessen.

No trengst det eit planarbeid i riktig rekkefølge. Innhenting av informasjon og dialog må kome først, grundige søk etter gode løysingar etter det, og avgjerda til slutt. Oslo-Fredrikstad på ned mot 27 minutt, langt raskare enn tidlegare InterCity-planar ville gjort mogeleg, bør vere oppnåeleg, kan hende òg med ein nedsenka stasjon nord for Frikirken i Fredrikstad, altså svært sentralt. Slike løysingar vil kunne spare fleire titals milliardar i Fredrikstad og Sarpsborg.

I Moss har byggjearbeidet køyrt seg fast i kvikkleire. Gjennom 30 års planarbeid har fagetatane vurdert ein rad med traséar, men ikkje ein einaste utanom det kritiske området ved Moss hamn. Saman med innsparingar for ny rv 19 vil ei meir funksjonell løysing for jernbanen spare minst 10 milliardar.

Framlegg 2: ha større ambisjonar enn berre InterCity

Follobanen skal kome i drift i 2022, men utan noko spor der ein kan køyre godstog frå Ski til Alnabru via Follobanen. Godstoga skal framleis køyre både dag og natt, delvis med farleg last, midt gjennom bustadområda langs Østfoldbanen nord for Ski, og vidare oppover den bratte Brynsbakken. Der treng tyngre godstog eit hjelpelokomotiv for å klare stigninga.

Men Follobanen er ikkje berre ein del av Østfoldbanen. Follobanen er del av eit hovudsamband mot utlandet. Det bør vere sjølvsgagt at ein òg utviklar eit konkurransedyktig togtilbod for mykje av det godset som no blir frakta over grensa ved Svinesund av over to tusen trailerar per dag. Då vil ein kunne kutte utslepp av over 300 000 tonn CO₂ per år og spare næringslivet for milliardar i avgifter. Det hastar difor å komplettere Follobanen, elles vil langt dyrare tiltak tvinge seg fram seinare.

Framlegg 3: ta omsyn til føresetnadene for lønsame baneinvesteringar

Tidlegare Stortingsvedtak om å dimensjonere nye baner for minst 250 km/t, har blitt snudd på hovudet. No planlegg ein Østfoldbanen som eit lappverk, med korte avsnitt for *maksimalt* 250 km/t mellom alt for mange krappe svingar. Til samanlikning vil ein moderne bane for gjennomgåande høg fart, med mange stasjonar (delvis langs avgreiningar) og eit høveleg stoppemønster for persontoga kunne opne for 30-50 % kortare reisetider. Passasjertala vil auke langt sterkare og gje grunnlag for mange fleire avgangar.

Samstundes vil tilsvarande investeringar i Sverige bli meir lønsame, særleg når ein vil kunne reise med tog frå Oslo til København på tre timar, til Hamburg på 4½ og til mange europeiske destinasjonar i løpet av ei natt. Det vil spare mange tusen reiser med fly og bil per dag og betre togtilbodet i Østfold ytterlegare.

I tillegg vil høgare fart og større togtrafikk resultere i ein langt betre økonomi. Kostnadene går ned når tog og personale kan køyre fleire turar på same tid. Togdrifta vil gå med overskot. Det vil opne for lånefinansiering av delar av baneinvesteringane, og raskare realisering enn ein kan make med berre statlege løyvingar.

Noko av det same gjeld elles i Noreg. Det finst gode grunnar for jernbane i byområde, men attraktive togtilbod med både raske og hyppige avgangar realiserer ein best i eit samspel med langdistansetrafikken. Flytrafikken i Noreg er svært stor. Om halvparten av passasjerane på innanriksrutene går over til jernbanen, vil det åleine gje grunnlag for 200 fjerntog per dag. I tillegg kjem titusenar som no køyrer langt med bil.

Samstundes er avstandane i Sør-Noreg så korte at ein reiser raskare med tog på ein moderne bane enn med fly, sjølv om toga stoppar ganske ofte undervegs. Difor har trafikken mellom til dømes Austlandet og Trøndelag, Møre og Nord-Noreg meir å seie for togtilbodet i Innlandet fylke enn den regionale trafikken på Austlandet. Tilsvarande effekt vil raske tog mellom Oslo og Vest- og Sørlandet ha for samfunnsnyttan i Buskerud, Vestfold og Telemark.

Difor er det så viktig at ein byggjer nye baner i eit nasjonalt og skandinavisk perspektiv, for gjennomgåande høg fart og med god kapasitet for både langdistanse-, regional- og godstrafikken. Difor ønskjer vi statsråden kraft og mot i arbeidet hans for ein betre og meir samfunnsnyttig jernbane.