



Dobbeltsporede baner for person- og godstransport, langdistanse- og regiontog, med et tett nett av stasjoner, vil være driftsøkonomisk lønnsomme, skriver Ivar Vågen i TenkGrønnBane2025.

ETTERSLEP: Tiden er overmoden for en ny politikk for en storstilt satsing på utbygging av både veier og jernbaner i Norge, skriver artikkelforfatteren.

FOTO: NTB SCANPIX

Høyhastighetsjernbaner - miljøvennlig, effektivt og lønnsomt

I **byområdene** må det legges til rette for at folk kan/vil forflytte seg primært med kollektive transportmidler, sykling og gange. Pending over lengre avstander bør primært skje med godt tilrettede kollektive tilbud. Høyhastighetsjernbaner med et tett nett av stasjoner og et alternerende stoppmønster der det er konsentrasjoner av service, arbeidsplasser og boliger med nærhet til og med effektive tilbringer-tjenester, vil gi de mest fleksible og beste løsningene der mange/mye skal transporteres. Kort reisetid, i rute og riktig pris vil alltid ha stor verdi for valg av tog fremfor bil. Regjeringen planlegger InterCitybaner for 150 milliarder kroner, men har ikke sikret flerbruk og høyhastighet. Dette er i strid med Stortinget, og katastrofalt.

For vei og jernbane må store summer finansieres for nødvendige investeringer i selve infrastrukturen. For Norge er det et luksusproblem; staten har svimlende inntekter fra oljesektoren, som forvaltes av Olje-

fondet etter egen lov og Stortingets vedtatte handlingsregel for å kunne bruke forrentningen av kapitalen, inntil 4 prosent pr. år, til forskning, utdanning, infrastruktur og skattelettelser for næringslivets konkurransekraft.

Kapitalen er i dag i stor grad investert i eiendomsselskaper og statsobligasjoner i utlandet, med usikker avkastning og med lave renter. Ellers er den norske staten blant de mest solide i verden, med mulighet å kunne låne penger til en gunstig rente; p.t. under 2 prosent p.a.

Utenlandske firmaers deltagelse i entrepriser i Norge bidrar til at økt aktivitet ikke har ført til overoppheting av norsk økonomi.

Tiden er overmoden for en ny politikk for en storstilt satsing på både veier og jernbaner i Norge. Det

mest kritiske er egentlig å bygge ut høyhastighetsjernbaner i de mest trafikerte områdene. Situasjonen er imidlertid at samfunnsplan-

» Kapitalen er i dag i stor grad investert i eiendomsselskaper og statsobligasjoner i utlandet, med usikker avkastning og med lave renter

leggingen på dette området er kraftig på etterskudd, og må intensiveres sterkt, helhetlig og målrettet. Det første som må skje er å utarbeide

en «masterplan» for hovedlinjene for alle de fire store transportformene: jernbane/tog, vei/jernbane, lufthavner/fly og farleder/havner/skip. Dette må være grunnlaget for planer for det enkelte prosjekt, i den enkelte transportform, og i en sammenheng.

Det foreligger faglig sterke utredninger utført av Deutsche Bahn som viser at en ny dobbeltsporet, flerbruks høyhastighetsbane Oslo-Bergen/Haugesund/Stavanger over Haukelifjell, og Oslo-Trondheim

over Dovrefjell med gren til Ålesund vil være driftsøkonomisk lønnsomme. De viser at billett- og frakttinntektene fra person- og godstransport vil dekke følgende:

- Utgiftene til drift og vedlikehold av infrastrukturen.
- Utgiftene til anskaffelse, drift og vedlikehold av tog.
- Nedbetaling av infrastrukturen over 30 år med en realrente på hhv. 3,3 og 2,9 prosent p.a.
- Positivt klimaregnskap i løpet av cirka fem år + reduksjon av skader og trafikkdrepte i vei- og trafikk.

Konklusjonen blir da; sett inn store ressurser på en snarlig utarbeidelse av en «masterplan» for hovedlinjene for aktuell infrastruktur, og gjennomgående prinsipper for bygging, finansiering, drift,

skatter, avgifter og bruksgebyrer for alle de fire store transportformene. Det må også vurderes i hvilken grad inntektene skal øremerkes for etatenes videre utvikling, drift og vedlikehold av infrastrukturen.

» Utenlandske firmaers deltagelse i entrepriser i Norge bidrar til at økt aktivitet ikke har ført til overoppheting av norsk økonomi

De prosjektene som nå er under planlegging må bygges slik at de kan inngå som fullverdige i fremtidsrettede og helhetlige løsninger, både i Norge og i et nett mot det øvrige Europa. Det gjelder i særlig grad stamlinjer for jernbaner og veier. På et slikt grunnlag bør det settes fullt trykk på areal- og transportplaner som grunnlag for prosjektering, gjennomføring, drift og vedlikehold av enkeltprosjekter.

Ivar Vågen, leder for interesseorganisasjonen TenkGrønnBane2025.