



SLÅR AV PÅ FARTEN: Dersom reisetiden ikke reduseres vesentlig, vil samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) bygge nye jernbanespor for Intercity-togene fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden med lavere maks-fart.

SV RASER MOT LYNTOG-BREMS

Av ALF BJARNE JOHNSEN

SV er rasende på samferdselsminister Marit Arnstad (Sp) etter at hun avlyste fremtidig lyntogutbygging i Norge. Men nå varsler Arnstad at også kjørefarten må bremses ned.

Hallgeir Langeland (SV) mener at Sp-statsråden bryter med minst fem stortingsvedtak når hun både avlyser lyntog-planene og vurderer å sette ned hastigheten på de såkalte intercity-linjene fra 250 til 200 kilometer i timen.

– Det er uhørt at hun vil legge til side den store og nødvendige satsingen på jernbane for i stedet å satse på gigantiske motorveiprosjekter, sier Langeland til VG.

SVs samferdselsstalsmann beskylder også Sp-statsråden for å klusse til partiets eget slagord:

– Dersom dette blir stående, bryter Sp med sitt eget motto om å ta hele Norge i bruk, raser Langeland.

Han mener at uttalelsene avslører et enormt sprik i togambisjonene mellom de tre regjeringspartiene.

10 milliarder billigere

Regjeringen må raskt bli enig om togambisjonene for de neste ti årene. De skal inn i Nasjonal Transportplan som Stortinget skal vedta senere i vår. I romjulen sa Arnstad til NRK at Norges økonomiske situasjon ikke kan forsvare utbygging av dobbeltspor for lyntog til Trondheim, Bergen og Stavanger.

Overfor VG går hun nå enda lengre og antyder at 200 kilo-

meter i timen kan bli maksfarten for Intercity-togene på Østlandet.

Jernbaneløst mener at Intercity-utbyggingen kan bli 10 milliarder kroner billigere ved å sette ned hastigheten fra 250 til 200 km/t fra Oslo til Larvik, Hamar og Halden.

– Hvis det viser seg at reisetiden blir omtrent den samme, så må vi spørre oss om det er fornuftig å bruke så mye penger på høyere hastighet. Jeg tror ikke folk vil være tjent med det, sier samferdselsministeren til VG.

Uttalelsen får Langeland til å rase mot sin rødgrønne kollega:

Må tåle 250 km/t

– Man kan ikke uten videre sette stortingsvedtak til side. Stortinget har i fire statsbudsjett på rad presisert at nye toglinjer som kan inngå i et fremtidig lyntognett, skal bygges for minst 250 kilometer i timen. Det har alle parti-

er bortsett fra Frp stilt seg bak. Samme formulering står i klimaforliket mellom de samme partiene fra SV til Høyre, sier Langeland til VG.

– Sp risikerer å gjøre det motsatte av alle andre land i Europa, som prioriterer høyhastighetstog, legger han til.

Dagsavisen skrev i går at flere av de nye banestrekningene på Østlandet allerede nå klargjøres for lavere hastig-

het. Langeland mener at det er helt avgjørende at det planlagte dobbeltsporet fra Oslo til Ski tåler 250 km/t.

– Det har Stortinget allerede gått inn for, sier han.

Men Arnstad utelukker ikke at også togene mellom Oslo og Ski vil få lavere hastighet:

– Jeg vil ikke forskuttere noe, men Stortinget har ikke tatt endelig stilling til dette, sier hun.

KRANGLER OM PRISEN

Regjeringspartiene krangler også om regningen for togsatsingen. SV beskylder Jernbaneløst for å forsøke å gjøre satsingen så dyr som overhodet mulig.

– Både det anerkjente tyske jernbaneselskapet Deutsche Bahn og den internasjonale jernbaneuni-

onen UIC har laget langt lavere anslag på hva det koster å bygge dobbeltspor for lyntog i Norge, sier SV-representanten Hallgeir Langeland.

Han legger til at samferdselsminister Marit Arnstad også har undervurdert effekten av å få gods fra tusenvis av trailere

fra vei til bane. – Jeg har ingen grunn til å tvile på Jernbaneløsts tall. De har gjort et meget grundig arbeid med ulike renter og ulike tidshorisonter, og ingen av regnestykkene viser samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sier Marit Arnstad.