

Norge, kom på banen

Det er på høy tid at Norge kommer på banen – høyhastighetsbanen.

EU og Det internasjonale energibyrået (IEA) vil ha tredobling av høyhastighetsbaner innen 2050, som viktige grep i bl.a. klimapolitikken. Marokko, Tyrkia, Indonesia, Latvia og stadig flere land i hele verden har lyntog. Nå må Norge også komme på banen.

I Sverige er høyhastighetsbaner en del av den «Klimatpolitiske handlingsplanen», men i Norge ble de oversett i Klimakur 2030 og Klimaplan 2021 - 2030, som har litt preg av «båstenkning». Innen samferdsel ser man bare på hvordan man kan redusere utslipp for hver enkelt type kjøretøy, men mangler et overordnet blikk. Mulighetene for overført trafikk fra fly, trailer og personbil til elektriske tog havnet slik i «blindsonen» til de norske planene. Men konkurransekraftig jernbane vil bidra stort til elektrifisering av samferdselen og tilhørende klimagasskutt i Norge!

Og jo mer som skal elektrifiseres, jo viktigere er energieffektivitet. Ren kraft er ikke en utømmelig kilde. Jernbanen er mye mer energieffektiv og kapasitetssterk enn andre transportformer. Overført trafikk til jernbane vil for aktuelle lyntogstrekninger som Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger og Oslo–Trondheim/Ålesund kunne spare 3 TWh årlig. Et nasjonalt nett mye mer. Til sammenligning gir vindkraftverket på Haramsøya 0,1 TWh og Altakraftverket 0,7 TWh årlig. Jernbane gir også mindre arealinngrep enn motorveier, mindre støy, færre ulykker og er uten utslipp fra asfalt- og dekkslitasje.

Høyhastighetsbaner i Norge vil ha et stort marked grunnlag. Vi flyr 10 ganger mer innenriks enn den jevne europeer; som om vi var 54 millioner innbyggere. Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim er blant de ti mest trafikkerte flyrutene i verden over bakkedistanser under 50 mil. Det var 940 000 flyreisende Paris–Lyon og 730 000 Madrid–Sevilla før de åpnet lyntog der. Flytrafikken over aktuelle lyntogstrekninger i Norge er flere ganger større. I 2019 var det vel 3 millioner flyreisende Oslo–Trondheim/Ålesund og nær 5 millioner Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger. Til, fra og internt i Nord-Norge er det 4,3 millioner innenriks flyreisende, Oslo - Stockholm 1,4 millioner og Oslo – København 1,5 millioner. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa, mye av dette på lange distanser. Miljøvennlig, rask og effektiv godstransport på bane har også et stort potensial.

70 % av nordmenn foretrekker lyntog framfor fly, jf. en intervjuundersøkelse Kantar gjorde for Bane NOR i sommer. Folket vil altså ha det. Av gode grunner: Lyntog på 2 ½ time mellom Oslo og de større byene er rett og slett raskere og mer behagelig enn fly. På jobbreisen kan du nytte tiden ombord til arbeid. Internasjonalt velger 80 % tog framfor fly ved togreisetider på 2 ½ time eller bedre.

Mange stasjoner på høyhastighetsbanene er mulig pga. stor trafikk over korte avstander i Norge. Med baner på bare 41 – 50 mil rekker høyhastighetstog 8 – 10 stopp med en reisetid på 2 ½ time. I 2019 gikk det nesten 80 fly daglig i hver retning mellom Vest- og Østlandet og nesten 50 mellom Oslo og Trondheim, Ålesund, Molde. Overført flytrafikk, biltrafikk og nye reisemuligheter vil gi et stort marked med flere avganger i timen. Da kan stoppemønsteret varieres og rundt 20 stasjoner knyttes til banen. I Japan har f.eks. lyntoget Tokyo – Osaka 17 stasjoner på en strekning på 51,5 mil.

Lyntog vil bidra til å utvikle samfunnene langs banene, mens fly derimot ikke stopper underveis og virker svært sentraliserende. Skal en fly fra Sauda eller Odda til Oslo, må en først kjøre 2 - 3 timer i motsatt retning til Stavanger, Haugesund eller Bergen og får en samlet reise på 4 – 6 timer. Med høyhastighetstog vil man bruke under 2 timer til Oslo, 35 minutt Odda–Bergen, 26 minutt Sauda–Haugesund og 41 minutt Sauda–Stavanger. Sel og Dovre i Gudbrandsdalen, og mange andre kommuner i Distrikts-Norge, opplever i dag befolkningsnedgang. Reisetider fra f.eks. Otta på rundt 1 time og 15 min til Oslo, Trondheim og Ålesund, en halvtime til Lillehammer, gir nye muligheter.

Avstandsulemper i Norge reduseres. Frakt tar i dag lenger tid og utgjør større del av varekostnaden her enn i andre land. Det svekker konkurransekraft. Nye baner reduserer frakttiden fra Vestlandet og Midt-Norge til 5 – 6 timer til Oslo og over natta til kontinentet, fra Nord-Norge 12–14 timer til Oslo og et døgn til Mellom-Europa. Lastekapasiteten per tog på nye baner med slake stigninger vil tilsvare 70 gjennomsnittlig lastede trailere. Redusert frakttid og økt lastekapasitet vil gi nye markeder for f.eks. fersk fisk og redusere fraktutgifter.

De nærmeste forhandlingspartnerne til regjeringen, SV, MDG og Rødt, har alle klare mål om høyhastighetsbaner i sine program. Det har også V, og KrF med en noe rundere formulering.

Senterpartiet går i programmet inn for å «reise raskt og klimasmart mellom landsdeler» og at «toget skal kunne konkurrere med fly og veigående trafikk om å være et attraktivt transporttilbud mellom de store byene, landsdelene og til utlandet». Akkurat som formålet med høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional og godstrafikk. Banene vil styrke klima- og distriktpolitikken, som Ap hadde som prioriteringer i valgkampen.

«**Regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk for fremtiden**» sier Hurdalsplattformen. SV, Rødt og MDG sto samlet bak forslag om høyhastighetsbaner til nasjonal transportplan før valget. Fremmer de det som krav nå etter valget, burde det være gode muligheter for et felles gjennomslag om en viktig sak, for klimaet og for Norge.

Beate Marie Dahl Eide, leder Lyntogforum i Vestfold og Telemark

Eirik Faret Sakariassen, leder Lyntogforum i Rogaland

Thor Håkon Bakke, leder Lyntogforum i Vestland

Tore Johan Øvstebø, leder Lyntogforum i Møre og Romsdal

Jon Halvor Midtmageli, leder Lyntogforum Gudbrandsdalen/Mjøsa

Thor W. Bjørlo, sekretær lyntogfora