

Delta i debatten,  
skriv til oss!

Send ditt innlegg til  
[debatt@nationen.no](mailto:debatt@nationen.no).  
Innlegg kan også sendes pr. post til

Nationen, Postboks 9390 Grønland, 0135  
Oslo. Mer konvolutten «debatt». Innlegg  
som sendes elektronisk blir prioritert.

**Kronikk:** Max 5000 tegn med mellomrom.  
**Leserinlegg:** Max 2500 tegn med mel-  
lomrom. Kun bestilte kronikker honoreres.

Redaksjonen forbeholder seg retten  
til å redigere og forkorte innsendt  
stoff og til å publisere det elektronisk.

## KRONIKK



**Ikke ulønnsomt likevel?:** Jernbaneverket har styrt høyhastighetsutredningen mot negative konklusjoner, skriver Jørg Westermann. Her det franske høyhastighetstoget TVG

FOTO: NORSK BANE AS

# Grunnlaget er som galest ...

**F**redag kom regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan, bl.a. med en anbefaling til hvor og hvordan Norge bør bygge jernbane. En må imidlertid spørre om ikke viktige grunnlagsdokumenter, særlig Jernbaneverkets (Jernbaneverkets) utredninger om høyhastighets- og InterCity-baner, må betegnes som sterkt misvisende og som forsøk på å villedde regjering og storting.

**Jernbaneverket har markedsført nye InterCity-strekninger på Østlandet som avgjørende for Norge.** De fleste antar at Jernbaneverket dimensjonerer disse banene for høye hastigheter. Det er imidlertid ikke tilfellet, til tross for gjentatte pålegg fra Stortinget om å bygge for minst 250 km/t. Selv etter fullstendig realisering av Jernbaneverkets planer, vil avstanden mellom baneavsnitt for maks. 70-130 km/t bare unntaksvis være større enn 20 km. På grunn av forholdsvis lange akselerasjonsstrekninger vil togene på mesteparten av InterCity-strekningene ikke engang komme opp i 200 km/t, selv om togene ikke skulle stoppe på en eneste stasjon.

**Slik banebygging vil resultere i reisetider fra stasjon til stasjon på omtrent samme nivå som man kan kjøre med bil fra dør til dør allerede i dag, f.eks. Oslo-Skien på 1:47 eller Oslo-Halden på 1:08**

## FØRT BAK LYSET

«Det spørres hvor lenge Jernbaneverket kan føre regjering og storting bak lyset før noen tar affære.»

timer. Iregnet reisene til og fra stasjonene vil det altså fremdeles ta vesentlig lengre tid å ta tog enn å kjøre bil. Nedgangen i personbiltrafikken er av Jernbaneverket selv beregnet til å bli svært liten, og vil være fullstendig utjevnet av ca. 4-5 års vekst i biltrafikken.

**Det er derfor forståelig at regjeringens NTP-forslag konsentrerer seg om å beskrive «betydelige forbedringer i togtilbudet» (i forhold til et lite tiltalende utgangspunkt), men nesten ikke sier noe om resultatene.**

**I tillegg har Jernbaneverket ved hjelp av feilinformasjon trenert de lønnsomme investeringene, både på Østlandet og i andre deler av landet.** Her kommer noen få eksempler fra Jernbaneverkets høyhastighetsutredning:

**a) For en togreise Oslo-Bergen på 2:16 timer har Jernbaneverket regnet med en gjennomsnittlig billettinntekt per reisende på under kr 450.** Til sammenligning er ordinær billettpris 2.kl. nå kr 815, for tre ganger så lang reisetid. Denne prisfastsettelsen resulterer i billettinntekter som iflg. Jernbaneverket bare såvidt vil dekke kostnadene til drift og vedlikehold av tog og bane, men ikke investeringene i togmateriell og infrastruktur. En mer markedsriktig prising ville derimot vist en betydelig selvfinansieringsevne og langt høyere lønnsomhet for høyhastighetsprosjektene.

**b) Iflg. Jernbaneverket vil togreisetider på 2-2,5 timer redusere antallet passasjerer på parallelle flyruter med ca. 40-50 prosent, men likevel ikke føre til endringer i flytilbudet.** Jernbaneverket forutsetter at flyselskapene vil tilby like mange avganger med

like store fly som de ville ha tilbydd i en situasjon uten konkurranse fra raske tog. I løpet av 25 år vil flyselskapene slik pådra seg et tap på opp mot 50 mrd. kr per strekning, men uten å gå konkurs. Dette konstruerte tapet har Jernbaneverket regnet som kostnad for høyhastighetsprosjektene.

**c) I stedet for å følge Stortingets utredningsinstruks og undersøke ulike løsninger, særlig for flerbruksbaner for langdistanse-, InterCity-, regional- og godstrafikk, bestemte Jernbaneverket helt fra starten av at høyhastighetsbaner i Norge bare skal være for langdistanse-persontrafikk og alltid komme som tillegg til eksisterende baner og togtilbud.** En slik fastsettelse av systemkonseptet er uholdbar fordi det er utredningens viktigste oppgave å utvikle et egnet konsept for norske forhold. Jernbaneverket har derimot valgt et av de verst tenkelige konseptene. Det vil flere steder kreve to parallelle baner, med omtrent doble investeringer i nye spor, bl.a. på det sentrale Østlandet, og omtrent doble kostnader til drift, vedlikehold og fornying. Samtidig har Jernbaneverket holdt viktige markeder utenfor trafikkanalysene. Slik har Jernbaneverket styrt utredningen mot negative konklusjoner.

**d) Jernbaneverket later som om man har utarbeidet forslag til linjeføring, men det er ikke tilfellet.** Linjene på Jernbaneverkets kart er ikke annet enn senterlinjer i en bred stripe som markerer en ytre ramme for framtidige trasésøk. Det grenser derfor til falskneri når Jernbaneverket legger disse senterlinjene til grunn for kostnads kalkulene. Et forslag til linjeføring er justert for best mulig

tilpasning til terrenget, mens en bred stripe ikke er det og aldri er ment som annet enn en skisse. En kostnads kalkyle basert på senterlinjen i en bred stripe vil derfor resultere mye høyere kostnader enn en kalkyle basert på et finjustert forslag til linjeføring. Det er en av de viktigste grunnene til at Jernbaneverkets kostnads kalkyle kom til altfor store tall.

**e) I høyhastighetsutredningen brukte Jernbaneverket helt andre forutsetninger for analysen av klimavirkningene enn ved analysen av InterCity-investeringene.** Hvis en hadde brukt de samme forutsetningene, ville klimaanalysen av høyhastighetsbaner kommet til et fem ganger bedre resultat enn det Jernbaneverket la fram.

**Mange flere eksempler på en systematisk diskreditering av høyhastighetsbaner vil kunne nevnes.** Til tross for det viser Jernbaneverkets egne beregninger at hver meter ny høyhastighetsbane vil gi en opp mot fem ganger større økning i togtrafikken enn hver meter ny bane i InterCity-området. Enda bedre resultat vil kunne oppnås hvis InterCity-, regional- og godstrafikk integreres i nettet av høyhastighetsbaner. Undersøkelser fra andre fagmiljøer indikerer at feilinvesteringer i tråd med Jernbaneverkets planer vil påføre Norge store tap og urealiserte gevinster, verdsatt til flere titalls milliarder kroner årlig.

**Så spørres det hvor lenge Jernbaneverket kan føre regjering og storting bak lyset før noen tar affære.**

**Jørg Westermann**  
Daglig leder i Norsk Bane AS

## ØKOLOGI

## Matmerks referanser til Bioforsk

Adm. direktør Nina Sundqvist i Matmerk refererer til Bioforsk når hun i sitt leserinnlegg i Nationen den 11. april hevder at mat produsert av norske økobønder er «bedre» enn mat produsert av andre norske bønder. Hun baserer seg på et selektivt utvalg av referanser. Det er dessuten lite ved de referansene som kan relateres til om noe er «bedre» eller «dårligere».

### LITE FORSKJELL

«Det meste av norsk mat holder høy kvalitet, uavhengig av produksjonsform.»

Presisjon i språkbruk er viktig, spesielt i en så vanskelig sak som Matmerk her beveger seg i. Man kan kanskje si at mat produsert av økologiske produsenter er annerledes, skjønt forskjellene oftest ikke er store. Men annerledes er ikke det samme som bedre. Skal noe være bedre, må dette andre nødvendigvis være dårligere. Det er forholdsvis oppsiktsvekkende om et organ som Matmerk hevder at vanlig norsk kjøtt fra sau og storfe og vanlig norsk melk er «dårligere» enn tilsvarende produkter med stempel fra Debio. I alle fall kan ikke Sundqvist bruke Bioforsk som sannhetsvitne.

Sundqvist poengterer at Matmerk sin jobb er å kommunisere dette «litt bedre» – «ikke i form av vitenskapslige og akademiske korrekte konklusjoner som forbrukeren ikke klarer å orientere seg i», men underforstått på en enkel måte som gjør det lett for forbrukeren å velge. Hun hevder; «Jo mer komplisert en sak er, jo mer må budskapet forenkles».

Men jo mer komplisert og flerdimensjonal en sak er, desto vanskeligere er det å forenkle uten at konklusjonen blir feil. Det uomtvistelige faktum er at det meste av norsk mat holder høy kvalitet, uavhengig av produksjonsform. Skal en viktig aktør som Matmerk påstå at noe er dårligere enn noe annet – bør i alle fall dokumentasjonen være meget solid, spesielt dersom en ønsker å gi entydige og forenklet budskap. Kanskje det rett og slett holder å være litt annerledes?

**Nils Vagstad**  
Forskningsdirektør i Bioforsk