

Sverige kritiseres for lav fart med 250 km/t. Stopper Jernbaneverket nå egne planer for maks. 200 km/t?

Jernbaneverket (Jbv) hevder at Sverige ødelegger for lyntog i Norge fordi de angivelig bare planlegger for kun 250 km/t, noe som blir for sakte for konkurransedyktige tider med lyntog. Dette må bety slutten på Jbvs planlegging og utbygging i InterCity-området (IC) for kun 130 - 200 km/t. Hvis ikke, møter JBV seg selv ettertrykkelig i døra og står igjen med et mediamessig mageplask. Det nytter ikke å skylde på naboen hvis man ikke feier for egen dør!

Norsk Bane har detaljerte planer for lyntog i Norge, dimensjonert for 300 km/t og utarbeidet av internasjonalt anerkjente Deutsche Bahn¹, i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk. Første del var ferdig allerede 13.11.2008. Men Jbv valgte i stedet å bruke hundretalls millioner kroner på planer for 200 km/t og mange steder for langt lavere fart. Vi ser dette som en gigantisk sløsing med offentlige midler, som også nå gir stor fare for feilinvesteringer for flere milliarder kroner. Hvis den erkjennelsen nå også har nådd JBV, bidrar vi gjerne til løsninger.

Hvordan kan maks. 200 km/t være raskt nok i Norge, når 250 km/t er for sakte i Sverige?

Under overskriften "Her kommer det neppe noe lyntog"² i Aftenposten 24.05.11 bagatelliserer prosjektlederen for Jbvs høyhastighetsutredning, Tom Stillesby, konsekvensene av Jbvs planer for maks. 200 km/t fra Eidsvoll til Hamar. Deutsche Bahn har utarbeidet alternative planer for 300 km/t her, som også unngår miljøkonfliktene i Mjøsas strandsoner med Jbv sin trasé. Hvorfor har ikke Jbv villet bruke Deutsche Bahns planer?³ Med Jbv sine planer vil togene måtte kjøre i 130 - 200 km/t fra Oslo til Hamar, en fjerdedel av strekningen for lyntog Oslo - Trondheim.

"Jeg ser ikke noe problem i å inkludere en strekning for 200 km/t i et høyhastighetsnett. Vi ser jo for oss å bruke flytogstrekningen til Gardermoen," sier Stillesby. "Den europeiske definisjonen av høyhastighetstog starter på 250 km/t. Men det er mer et teknisk definisjonsspørsmål."

I Aftenposten 29.05.11 går derimot Stillesby ut og anklager svenskene for å ødelegge for lyntog i Norge fordi svenskene angivelig ikke vil tillate mer enn 250 km/t i Sverige, noe som vil gi for lange reisetider. "Sverige nekter oss lyntog" er overskriften⁴. Det fremstår som litt underlig at man i løpet av samme uke først synes det er uproblematisk at Jbv selv planlegger for 130 - 200 km/t med mange flaskehals i Norge og dernest kritiserer svenskene for angivelig ikke å ønske mer enn 250 km/t.

Svenskene har for øvrig avkrefte påstandene og sier at de ikke har bestemt seg for hvilken hastighet togene skal holde. "Det stemmer ikke at den svenske regjeringen har tatt stilling til dette. Spørsmålet utredes internt, sier pressekontakten til infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd til nyhetsbyrået TT."⁵ Frem til nå har det vel også vært svært liten grunn for svenskene å planlegge lyntog mot Norge, med utdaterte baner og planer på norsk side. Men nye planer i Norge vil nok gi grunnlag for nye prosesser i Sverige også.

¹ Norsk Bane AS har arbeidet for lyntog for 300 km/t i Norge siden nitti-tallet. I januar 2008 engasjerte vi Deutsche Bahn International til en fri og faglig uavhengig utredning. Prosjektleder for DB er internasjonalt meget anerkjente og erfarne Ottmar Grein.

² <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article4129416.ece>

³ Mer om dette på <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=173>

⁴ <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article4134210.ece>

⁵ Aftenpostens papirutgave og <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10086634>
<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7652614>

Hva truer lyntoget: Svenske planer for 250 km/t eller Jernbaneverkets for maks. 200 km/t?

Stortinget har vedtatt at alle strekninger i Norge som "kan tenkes å inngå i det fremtidige høyhastighetsnett skal bygges for *minst* 250 km/t". InterCity-nettet er en naturlig del av dette. Jbv har derimot satt i gang KVVU⁶-prosesser for Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Dovrebanen med planlegging for maks. 200 km/t eller *inntil* 250 km/t⁷. Utredningsprosessene har en klar slagside i retning av å promotere gamle planer for maks. 200 km/t ut i fra en feilaktig konstruert påstand om at det ikke er mulig med sentralt plasserte stasjoner for IC-trafikken langs baner for 250 km/t eller mer. Ikke minst i Østfold har Jbv slik skapt betydelig motstand mot lyntog på et helt feil grunnlag.

Det er naturlig å reise spørsmålet om det ikke er det norske Jernbaneverket sine egne, utdaterte planer for maks. 200 km/t, eller feilaktige påstander om at svenskene kun vil bygge for 250 km/t som er det største problemet for realisering av lyntog i Norge. Vår utredning med Deutsche Bahn, et av verdens tyngste kompetansemiljø på området, viser at det er fullt mulig med sentralt plasserte stasjoner langs traseer dimensjonert for 300 km/t. Og flerbrukskonseptet for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk som Deutsche Bahn og Norsk Bane har anbefalt vil også gi både kortere reisetider og flere avganger for IC-trafikken enn det nåværende IC-konseptet til Jbv⁸.

Når JBV ønsker raskere baner enn 250 km/t på svensk side, må vi forutsette at det innebærer en fullstendig revurdering av Jbv sin nåværende IC-strategi for maks. 200 km/t (evt. motstridig for inntil 250 km/t), og at Jbv ønsker høyere fart også på norsk side. Vi har allerede planene klare, og bidrar gjerne. Vil Jernbaneverket benytte muligheten?

Ålesund, 31.05.2011
Norsk Bane AS

⁶ KVVU er forkortelsen på KonseptValgUtredning.

⁷ JBV arbeider med noen få enkeltstrekninger for 250 km/t, men slik JBV planlegger Larvik - Porsgrunn og Oslo - Ski, vil togene ikke kunne akselerere opp i denne farten pga. flaskehals for mye lavere fart i endene av strekningene. Holm - Nykirke er nå tilrettelagt for 250 km/t, men her er det etter vår mening gjort en unødvendig og svært beklagelig feil ved at stasjonen i Holmestrand er gitt en plattformlengde på kun 250 meter, i stedet for 400 m som er internasjonal standard. Slik ødelegges mulighetene for doble togsett i fremtiden ved høy trafikk. Mulighetene for samdrift med godstog i flerbrukskonsept på Vestfoldbanen vanskeliggjøres også, da sporene ved plattform blir for korte til at godstog kan forbikjøres av persontog.

⁸ Oslo - Trondheim ferdig 13.11.08, Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger (inkl. ny Vestkorridor med bl.a. ny Oslo-tunnel) ferdig 19.05.09, deretter også Trondheim - Steinkjer i 2010 og Dombås - Ålesund februar 2011. Planene for de andre strekningene har kommet så at de kan fullføres i løpet av kort tid når finansieringen er på plass. Oslo - Ski - Moss er på det nærmeste ferdig. Hele planen for Østfoldbanens vestre linje kan være klar til høsten. Mer om utredningen på www.norskbane.no.