

## Kraftige klimakutt med lyntog

Moderne og konkurransedyktige høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil elektrifisere store deler av dagen fly-, bil- og godstrafikk. At slik overføring av samferdsel til energieffektiv og elektrisk togdrift vil gi store klimaeffekter er logisk for de fleste. Utredningen av lyntog i Norge som Deutsche Bahn International (DBI) gjorde for Norsk Bane AS (NB) viste at høyhastighetsbaner Oslo – Trondheim, Ålesund og Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger alene ville redusere klimagassutslippene med nesten 1,5 mill. tonn CO<sub>2</sub> per år. Et nasjonalt nett, og videre til Sverige, vil trolig gi minst den doble effekten

Også i andre land inngår lyntog som en viktig del av satsingen for å redusere både avstandsulemper og klimautslipp. Likevel dukker det i den norske debatten ofte opp påstander om lyntog som et lite effektivt klimatiltak, under henvisning til Jernbaneverkets lyntogutredning fra 2012. Senest så vi dette i kommentaren til Askjell Harkjerr Halse i spalten «Økonomen svarer» på s. 11 i Klassekampen 02.03.17. Men da er det viktig å vite at Jernbaneverkets lyntogutredning baserte seg på premisser som gjør at resultatene overhodet ikke er sammenlignbare med det flerbrukskonseptet for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk vi, og de fleste andre, anbefaler for Norge. Forskjellene er bl.a.:

- a) Jernbaneverkets lyntogutredning valgte å utelate godstrafikk, som i DBIs utredning for NB f.eks. utgjorde halvparten av klimaeffektene for høyhastighetsbanen Oslo – Trondheim, Ålesund.
- b) Jernbaneverket baserte sin utredning på at lyntogene bare skulle ha 3 – 5 stasjoner underveis og ikke inngå som en del av InterCity-nettet på Østlandet. Det ga selvsagt langt mindre overført biltrafikk og utslippsreduksjon enn i DBIs utredning for NB, som anbefalte 18 – 20 stasjoner på strekningene (i varierende stoppemønster, som Lillestrøm og Flytoget) og integrering med IC-nettet.
- c) Selv med reisetider på under 2 ½ time la Jernbaneverket la til grunn at færre 45 % ville velge lyntog fremfor fly. Det ville i så fall vært en verdenssensasjon. Den internasjonale jernbaneunions erfaringstall fra resten av verden viser at 80 % da velger lyntog.

Når godstrafikken utelates, og man bruker forutsetninger som reduserer overgangen fra fly og bil til tog, burde det ikke forbause noen at det ga dårlige klimaeffekter for Jernbaneverkets lyntogutredning, men at effektene blir helt annerledes med andre premisser. Det forbausende er at Jernbaneverket valgte å legge til grunn slike premisser, som også var stikk i strid med føringene i Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 – 2019. Stortinget ba der om utredning av lyntog i flerbrukskonsept med godstrafikk og mange stasjoner underveis.

I tillegg kommer at Jernbaneverket la til grunn flere premisser som også ga økte beregnede utslipp under bygging. Som et eksempel nevnes at tasérapportene fra konsulentene viste til lite behov for utstøping av tunneler, som kun 6 % for Oslo – Bergen. I klimarapporten la derimot Jernbaneverket inn en forutsetning om full utstøping av alle tunneler, som ble regnet blant de største kildene til utslipp av CO<sub>2</sub> i byggeperioden.

Hvor er for øvrig klimaregnskapene for bygging av veier og flyplasser? Men problemstillingen er i grunnen ganske enkel: Mens tog for hvert år i drift vil kutte klimautslipp, vil veier og flyplasser ikke bare gi utslipp under bygging, men fortsette å øke utslippene drastisk under driftsfasen. Konkurransedyktige høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil for øvrig også spare kostnader og utslipp ved å gjøre tredje rullebane på Gardermoen unødvendig og redusere arealbehovet for en del motorveier. En dobbeltsporet jernbane har samme kapasitet som en seksten felts motorvei.

Transportsektoren står i dag for ca. en tredjedel, og stadig økende andel, av norske klimautslipp. Det er nødvendig å ta grep. Det gjøres ikke gjennom å bygge en tredje rullebane på Gardermoen eller forslaget i ny NTP om firefelts motorveier for 110 km/t til en samlet kostnad på 1100 mrd kr.

IC er viktig nok om det inngår i en nasjonal lyntogsatsing, men alene gir det begrensede klimaeffekter på kun 45 000 tonn CO<sub>2</sub> per år i flg. Jernbaneverkets beregninger. Dette fordi IC i seg selv har liten effekt for fly-, gods- og langdistanse biltrafikk, hvor de største klimaeffektene ligger. Effektene kommer først som del av et nasjonalt høyhastighetsnett, som også vil gi en betydelig styrking av trafikkgrunnlaget og tilbudet i IC-området. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil elektrifisere store deler av dagens samferdsel og være et av de mest effektive klimatiltak Norge kan gjennomføre. I tillegg vil lyntog kutte avstandsulemper, styrke bosetting, binde Norge tettere sammen, styrke konkurranseevnen og nærings- og samfunnsutvikling. Det er på tide å komme i gang.

Thor W. Bjørlo, kommunikasjonssjef i Norsk Bane