

## Nye jernbaner må bygges mellom Norge - Sverige og Europa

***Tankesmien TenkGrønnBane2025(TGB) anbefaler helt nye jernbaner for internasjonal trafikk og viser til at høyhastighetsbaner på bro kan bygges raskere og billigere enn dagens ballastbaner og gi kortere reisetider, bedre lønnsomhet og større klimaeffekt.***

Gruppen av lokalpolitikere fra Viken og Värmland, samt eksperter på jernbane og samfunnsplanlegging har konkludert. Næringsliv, myndigheter og finansmiljøer har vært konsultert. Det har vært et samarbeid med Grensekomiteen Värmland-Østfold og EU prosjektet TENTacle.

TGB har vært virksom i 9 år og har oppnådd sin målsetting om å bringe høyhastighetsbaner på agendaen i Norge og Sverige. Vi har spesielt fokusert på Oslo-Stockholm, men også på Oslo-Gøteborg og det øvrige Norden. Siden 2008 er det globalt (det meste i Kina) bygget mer enn 3000 mil med høyhastighetsbaner, hvor man kan kjøre 250-400 km/t.

Den største utviklingen skjer nå i Asia gjennom BRI programmet (Belt and Road Initiative), men også Texas, England, Polen, Romania, Ungarn, Serbia, Marokko, Qatar m.fl. kommer nå med høyhastighetsbaner. Fra før finnes disse i Japan, Italia, Frankrike, Spania, Tyskland etc.

Et nordisk høyhastighetsbanenett kan i prinsippet flytte 25 millioner årlige flyreiser over til jernbane. Det krever politisk vilje og evne fra samfunnet til å foreta investeringer. Her har både private og offentlige aktører en rolle å spille.

TGB avslutter sitt arbeid med håp om at saken bringes framover til suksess gjennom andre strukturer, slik at Norden kan komme på nivå med det togtilbudet som stadig flere av verdens land og regioner anskaffer seg.

Gjennom vårt arbeid har vi studert internasjonale rapporter fra blant annet Verdensbanken, UIC (den internasjonale jernbaneunionen), EU, Kina, USA, Russland og ledende fagmiljøer. Vi har arrangert og deltatt på en rekke møter og konferanser og diskutert saken med myndigheter, forskere og transportbedrifter. Det virker som at vinden blåser rett vei, at flere nå innser at også Norden må bygge moderne og raske jernbaner.

Vi konkluderer med at høyhastighetsbaner har et stort markedspotensial, både ved overgang fra veibasert transport og fra luftfart. SJ er en av de transportbedrifter som har bekreftet dette og som jobber for høyhastighetsbaner. SJ peker på at reisetider er meget avgjørende for marked og lønnsomhet. Det er stor forskjell på en reisetid mellom Oslo og Stockholm på 5-6 timer og under 2 timer, eller Oslo-Gøteborg på 3-4 timer eller 1 time. Markedet svarer veldig positivt på komfortable og raske høyhastighetsbaner. Derfor går høyhastighetsbaner med overskudd, og betaler sin egen investeringskostnad.

InterCity gjennom Østfold er eksempel på et unødvendig dyrt prosjekt som har gått seint å utvikle, og som ikke løser utfordringene for langdistansetraffikken. Oslo-Halden blir 40 km

lengre enn nødvendig og med over en times reisetid, med en sjokkerende høy prislapp på over 1 mrd. kroner/km.

En «Skagerakbane» mellom Oslo og Gøteborg på 270 km gir 60 minutters direkte reisetid og 22 minutter Halden-Oslo. Denne jernbanen som er 80 km kortere enn dagens jernbanerute, kan stå ferdig i 2028 for 1/3 av prisen per banemeter sammenliknet med InterCity. De regionale virkningene blir betydelige.

Nye høyhastighetsbaner vil ta hovedtyngden av persontog slik at godstrafikken og lokaltogtrafikken får mye bedre vilkår. Vi trenger altså nye baner i tillegg til de eksisterende, både av hensyn til reisetid for personer og kapasitet for gods. Også strekningen Oslo-Stockholm må ha en helt ny høyhastighetsjernbane som bygges videre østover mot Åland og knyttes på høyhastighetsbaner i Finland, Baltikum og Russland. Det rekkes ikke å bare oppgradere og flikke på dagens jernbane gjennom Värmland og videre mot Stockholm. Vinneren blir da fly og bil.

Høyhastighetsbaner skaper økt mobilitet i arbeidsmarkedet og mer integrasjon over landegrensene og regionegrensene. De nordiske statsministrene har formulert en visjon om Norden som «den mest bærekraftige og integrerte region i verden» før 2030. Det kan bli vanskelig å oppnå uten høyhastighetsbaner da verden rundt oss anskaffer slike.

Høyhastighetsbaner er klimavennlige ved at CO<sub>2</sub>-avtrykket er avskrevet på 5-10 år, litt avhengig av kundegrunnlaget og byggemetoder. Høyhastighetsbaner må bygges ballastfritt, det vil si med faste skinner på betong. I det ligger et brudd med den tradisjonelle byggemetoden i Skandinavia, som gjør banene sikrere mot solslyng og avsporinger, gir høyere komfort og mindre vedlikeholdsbehov. Dermed vesentlig lavere driftskostnader.

Vår konklusjon i TGB er imidlertid at høyhastighetsbaner bør fortrinnsvis bygges som brobaner da det muliggjør optimal geometri for høye hastigheter over 300 km/t, gir best lønnsomhet og skaper mindre problemer for annen ferdsel og landbruket. Brobaner med hastighet over 300 km/t er dessuten billigere og raskere å bygge ut enn markbaner med lavere hastigheter og da er regnestykket ganske enkelt.

Vi vil oppfordre kommuner, regioner og statlige myndigheter til å stille seg positivt til initiativ fra kommersielle aktører som vil bygge ut høyhastighetsbaner slik man f.eks. gjør i Texas. Eller så kan offentlige aktører selv gjøre dette. Man bør uansett ikke stille seg i veien for framtidens transportløsninger. Da blir man en del av problemet, i stedet for en del av løsningen.

Spydeberg 29-09-2020

Ivar Vågen

Arvid Herland

Aksel Roksti

Arne Solhaug

Urban Hermansson

Leif Lendrup

Terje Nilsen

Alf S. Johansen

Lars Gustavsson

## **VEDLEGG**

De 3 øverste bildene viser bygging av høyhastighets jernbaner på bro og med faste spor (ballastfrie jernbaner), som er nødvendig for høye hastigheter. Det gjør banene sikrere, stabilere og billigere å vedlikeholde. De er mye raskere å bygge enn ballastbaserte markbaner. I de fleste tilfeller også billigere på grunn av lave kostnader til markarbeid.



Bildet nedenfor viser jernbanen mellom Tel Aviv og Jerusalem. Brobaner beslaglegger ikke så mye areal og skaper ikke barrierer i landskapet.

