

# Høyhastighetstog i Norge

## Verdens lengste og farligste T-bane

### Knut Samset

*Da Jernbaneverket offentliggjorde sin utredning om høyhastighetstog i Norge den 26. januar 2012 skrev professor Steinar Strøm et innlegg i Dagens Næringsliv der det blant annet het at "høyhastighetsbaner ville ha gjort Sør-Norge til verdens største T-bane." Med denne enkle setningen traff han spikeren på hodet når det gjelder diskusjonen om konseptvalg for persontransport over lange avstander i Norge.*

### Verdens største T-bane (og dyreste)

Utredningen slo fast at mellom 40 og 65 prosent av traseene vil gå i tunnel. Dette er adskillig mer enn for eksempel for T-banene i Oslo. Tunnelbyggingen gjør at linjene blir vanvittig dyre, anslagsvis opptil 716 millioner kroner per kilometer. Dessuten vil byggingen innebære så store CO<sub>2</sub>-utslipp at det vil ta mellom 40 og 60 år før CO<sub>2</sub>-regnskapet for høyhastighetsbanen går i balanse i forhold til flyalternativet.

Steinar Strøm var medlem av utredningens internasjonale ekspertpanel og hadde derfor, må vi tro, lest utredningens rapporter grundig. Hans konklusjon var meget klar og følger direkte av dette: «Norge med sine fjorder og fjell og relativt få innbyggere er egnet for fly men ikke for høyhastighetsbaner».

Fremstillingen på Jernbaneverkets hjemmeside, som var signert utredningens prosjektleder, var en helt annen. Der het det at bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene – men bare forutsatt at investeringene holdes utenfor. Å se bort fra kostnadene vil i så fall være forholdsvis sensasjonelt. Det meste kan bli lønnsomt dersom det ikke koster noe å anskaffe. Han konkluderte at CO<sub>2</sub>-utslippet blir redusert etter at banen er satt i drift – og så dermed også bort fra det enorme CO<sub>2</sub>-utslippet som byggingen ville medføre. Hovedkonklusjonen var at det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge, og at det er et stort marked for dette - men han medga til slutt at samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene. Det siste bør ikke overraske noen.

Nå ble hele dette prosjektet lagt død til tross for den optimistiske tonen til prosjektlederen. Saken var for opplagt. Men det interessante her er at to meget sentrale aktører kom frem til helt forskjellige konklusjoner basert på den samme svært omfattende og grundige utredningen av et saksforhold.

Prosjektlederen kommer med en langt på vei positiv anbefaling og forslår hvilke strekninger en bør starte med. Professoren avviser det hele og mener det er mer lønnsomt og miljøvennlig å betjene lange strekninger i Norge med fly.

Høyhastighetsbaner i Norge ville ha gjort Sør-Norge til verdens største T-bane

Når to personer kommer til helt forskjellige konklusjon på samme grunnlag betyr det at det ikke lenger handler om forståelse og logikk, men mer om fortolkning og retorikk. En av partene, eller begge, har et retorisk budskap som avviker fra de

konklusjonene man med rimelighet kan trekke av utredningens funn. Den som tar seg bryet med å lese rapportene vil nok ganske fort komme til at etatens fremstilling er litt for preget av at en gjerne kan tenke seg at høyhastighetsbanene blir bygget.

At fortolkning tar over for forståelse er ikke uvanlig. I den prosessen som følger etter at utredninger legges frem vil dette skje igjen og igjen i den offentlige debatten og de politiske forhandlingene. Men grunnlaget for debatten i dette tilfellet var tross alt at Jernbaneverkets dokument ble lest helt forskjellig av to av utredningens mest sentrale aktører. Det er bekymringsfullt.

Det essensielle spørsmålet her er ikke hvilken av fortolkningene som er riktig, men hvilket beslutningsunderlag som til sist blir lagt på bordet når regjeringen skal ta stilling til konseptvalget. Denne saken viser at utredningen slik den presenteres ikke er tilstrekkelig. Dersom de mest sentrale ekspertene ikke kan bli enig om hva som står i dokumentet, hvilken nytte kan det da ha for politikerne? Her er det behov for en uavhengig tredjepart som kan vurdere godheten av det som skal legges frem for regjeringen og Stortinget.

Det er i slike tilfeller at statens ordning med ekstern kvalitetssikring av store offentlige investeringsprosjekter blir viktig. Formålet med ordningen er for det første å sikre at de mest hensiktsmessige konseptene er utredet, og for det andre at beslutningsunderlaget som politikerne skal forholde seg til er godt nok.

I denne saken var det åpenbart to forskjellige problemstillinger som måtte vurderes:

1. For det første nytten av høyhastighetstog på kortere strekninger i tett befolkete områder som alternativ til konvensjonell transport på vei og bane, der lønnsomheten og miljøgevinsten trolig er størst.
2. For det andre høyhastighetstog over lange avstander som alternativ til fly, og konvensjonell transport på vei og bane, der lønnsomhet og miljøgevinst er meget dårlig om en legger utredningens funn til grunn.

Professorens konklusjon er at høyhastighetstog kan være interessant i det første tilfellet men ikke i det andre. De to alternativene må vurderes hver for seg. Men debatten om høyhastighetstog startet opprinnelig med et ønske om å få et miljøvennlig alternativ til fly over lange distanser. Dette er kontroversielt, og miljøspørsmålet blir sentralt, i tillegg til den samfunnsøkonomiske nytten.

## Verdens raskeste T-bane (og farligste)

I ettertid vet vi at dette prosjektet ikke kom så langt som til ekstern kvalitetssikring av konseptvalget (KS1), politikerne vet allerede at det ikke har livets rett. Men om det skulle skje at det ble trukket frem fra skuffen igjen blir det trolig særdeles viktig å også se nærmere på spørsmål som gjelder sikkerheten og passasjerenes trygghet. For høyhastighetstoget vil også bli verdens desidert raskeste T-bane, og derfor også den farligste.

Utredningen drøftet spørsmål om sikkerhet for trafikantene og sikring av anleggene. En hadde modellert risikoen og funnet at trafiksikkerheten ikke blir vesentlig endret ved at en del personer overføres fra fly og bil til høyhastighetstog. Dette er kanskje riktig om en ser statistisk på det, men hva skjer når ulykken oppstår? Risiko er en aggregert størrelse som beregnes som sannsynligheten for ulykker multiplisert med konsekvensen av disse. Dette gir et gjennomsnittstall der nyansene er

fjernet. Problemet er at risikoen blir liten selv om ulykken er stor, dersom sannsynligheten for ulykker bare er lav nok. Men det ligger i sakens natur at uansett hvor liten risikoen er så kan ulykker

Å spore av et høyhastighetstog vil være som julekvelden for terrorister og terskelen vil være meget lav

skje, også de mest alvorlige. Det blir derfor viktig å vurdere hva som kan skje i de verste tilfellene.

Hva skjer med et høyhastighetstog i 330 kilometer i timen dersom det avsporer eller kolliderer i eller utenfor en tunnel? Dette vet vi litt om. En materialfeil i ett av hjulene

førte til avsporing i Eschede i Tyskland i 1998 der 101 mennesker ble drept og 194 ble skadet. Et annet tog kolliderte med sauer i Fulda i Tyskland i 2008. Det skjedde inne i en tunnel, hastigheten var bare 200 kilometer i timen og en var heldig, bare 40 personer ble lettere skadet.

Sammenligningen med fly blir viktig. Dersom det oppstår et alvorlig problem med et fly i marsjhøyde har man i beste fall mange minutter til å løse problemet eller finne et sted å nødlande. Med et hurtigtog er sjansen stor for at ulykken inntreffer momentant. Dagens langsomtgående jernbane kolliderer årlig med om lag tusen elg. Risikoen øker med høyere hastighet. Behovet for sikringstiltak vil være enormt. Å spore av et høyhastighetstog vil være som julekvelden for terrorister og terskelen vil være meget lav. Det skal antakelig ikke mer enn én alvorlig ulykke med noen titalls drepte før bunnen faller ut av markedet, og publikum går tilbake til flytransport som tross alt er verdens desidert tryggeste transportmiddel.

Det mindre dramatiske scenariet blir det også viktig å se nærmere på. For mange passasjerer vil det trolig være en ubehagelig og angstfylt opplevelse å kjøre T-bane i 330 kilometer i timen, time etter time. Min erfaring fra å reise med Shinkansen i Japan er at i åpne landskaper er det trivelig, men når hus og trær og tog raser forbi på nært hold påvirkes trygghetsfølelsen. I Norge er det ikke mye åpne landskaper men mest skog og fjell og mengder av tunneler. Det er derfor ikke sikkert at det er den katastrofale ulykken som blir utslagsgivende, men passasjerenes opplevelse av utrygghet som avgjør om de vil fortsette å bruke høyhastighetstoget etter den første turen.

Dersom de ikke tar sjansen neste gang, vil forutsetningene for den sterkt subsidierte bedriftsøkonomiske lønnsomheten som Jernbaneverket har regnet seg frem til bli radikalt endret, og den samfunnsøkonomiske nytten enda dårligere enn forventet. Dette er også spørsmål som må inn i vurderingen av konseptvalg, og som ikke må skyves under teppet.

Men som vi vet, saken ble lagt død når det gjelder de lange distansene. Noe annet kunne man antakelig ikke ha ventet. Politikernes konklusjon var allerede i 1992 at et fremtidig behov burde ivaretas med dobbeltsporet jernbane, dimensjonert for 200 km/t i på strekningene: Oslo – Halden, Oslo – Skien og Oslo – Hamar / Lillehammer, det såkalte InterCity-triangelet. Det er her man finner det største markedet, i størrelsesorden 80 prosent av passasjerene som NSB frakter. Et enkelt regnestykke. Det blir ikke mye igjen på de andre og lengre strekningene.

Tanken om at flytrafikken mellom de største byene i Sør-Norge skulle kunne erstattes av høyhastighetstog, var aldri noe mer enn en naiv fantasi. Men det var ikke billig å få det bekreftet.



*Avsporing av høyhastighetstog i Eschede, Tyskland, der 101 ble drept og 194 skadet. Årsaken var materialfeil i ett av hjulene*



*Graffiti etter ulykken i Kina sist sommer der 39 mennesker ble drept 192 skadet.*



*I 2010 ble mer enn 2000 dyr påkjørt av tog, omtrent 40 prosent av disse var elg*