

Myter

om



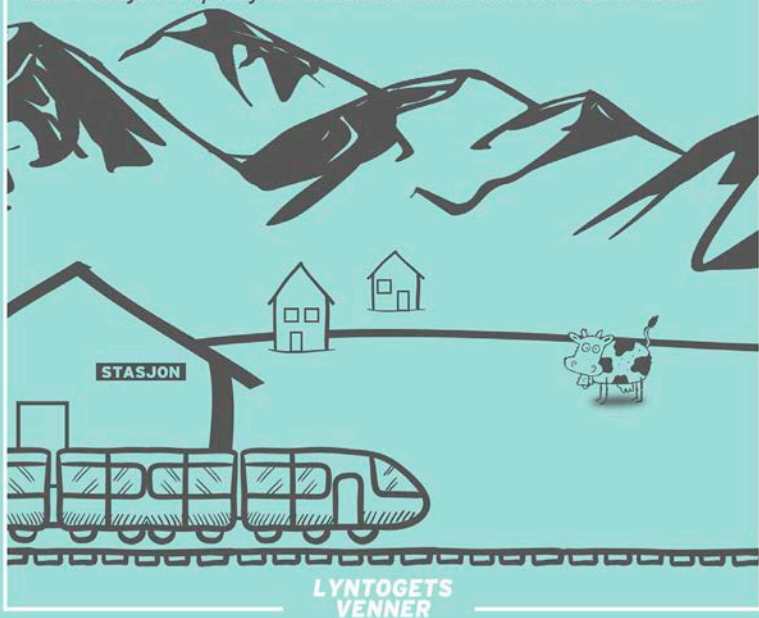
Lyntog i Norge

LYNTOGETS
VENNER

“Lyntoget kommer ikke til å stoppe mellom de store byene”

Konkurransedyktige lyntog vil få mange avganger. Med mange avganger blir det mulig å variere hvilke stasjoner toget stopper på for hver tur. Mindre steder trenger f.eks. ikke 4 tog i timen, men vil ha stor nytte av 1-2 stopp per time. På den måten kan man ha 18-20 stasjoner per strekning, selv om toget bare stanser på 8-10 av dem per tur.

Med et lyntognett som det Norsk Bane skisserer, vil minst 80 % av befolkningen få lyntog mindre enn en times reisetid fra der de bor.



**LYNTOGETS
VENNER**

"Det blir altfor dyrt å bygge lyntog i Norge, det vil ikke lønne seg"

Investeringer må også ses i sammenheng med drift. Lyntog i flerbrukskonsept vil være svært konkurransedyktig i flere markeder; langdistanse/fly, regionaltrafikk/bil og godstrafikk. Produktiviteten øker og driftsutgifter reduseres når tog og ansatte kan utføre samme reise på ned mot en tredjedel av dagens reisetid med tog.

Deutsche Bahn Internationals utredning viser at billett- og fraktinntektene for lyntog i flerbrukskonsept i Norge vil dekke både drift og vedlikehold, samt gi et overskudd som kan betale ned investeringene i løpet av 30 år. Med lyntog i flerbrukskonsept er det mao mulig å brukerfinansiere drift, vedlikehold og investeringer.

Dagens jernbane krever derimot årlige statlige bevilgninger til både bygging, vedlikehold og drift. I Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 utgjør det i tiårsperioden 76 mrd kr til vedlikehold og drift, og 92 mrd i investeringer til jernbane. Mens det med lyntog i flerbrukskonsept altså er mulig å brukerfinansiere drift, vedlikehold og investeringer. Her ligger det faktisk store innsparingsmuligheter på statsbudsjettet.



**LYNTOGETS
VENNER**

“Det er umulig å bygge lyntog i Norge på grunn av alle fjellene”

Høy tunnelandel er ikke til å unngå. På den annen side er bygging av tunneler betydelig rimeligere i Norge enn i de fleste land i Europa, bl.a. på grunn av gode geologiske betingelser.

Det berglendte terrenget i Norge gjør det også enklere å bygge fundamenter for broer og dagstrekninger. Byggekostnader for norske høyhastighetsbaner vil ligge under det nivå som er nødvendig for mange prosjekter i Mellom-Europa.



**LYNTOGETS
VENNER**

“Vi er for få folk i Norge til at høyhastighetstog vil lønne seg”

Vi er bare 5 millioner innbyggere, men vi reiser omtrent 10 ganger mer enn den jevne europeer. Passasjergrunnlaget er derfor noe helt annet enn innbyggertallet. Vi reiser som om vi var 50 millioner.

Oslo – Trondheim er Europas 6. mest trafikkerte flystrekning, og Oslo – Bergen og Oslo–Stavanger/Haugesund er på samme nivå, alle på rundt 2 millioner flyreisende per år hver. Hver av disse strekningene har alene allerede dobbelt så mange flyreisende enn flere steder de i Europa nå drifter lønnsomme lyntog (f.eks hadde Paris–Lyon bare 940 000 flyreisende før lyntogutbyggingen). De Y-formede nettverkene Vestlandsbanen (Oslo–Bergen/Stavanger) og Dovresambandet (Oslo – Trondheim/Ålesund) har et passasjergrunnlag som allerede i dag utgjør hhv 4,5 millioner og 3 millioner flyreisende per år.

I tillegg reiser vi også nest mest bil per innbygger i hele Europa. Lyntog i flerbrukskonsept inkluderer både langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk, med stort markedspotensial innen både overført fly-, bil- og trailertrafikk.



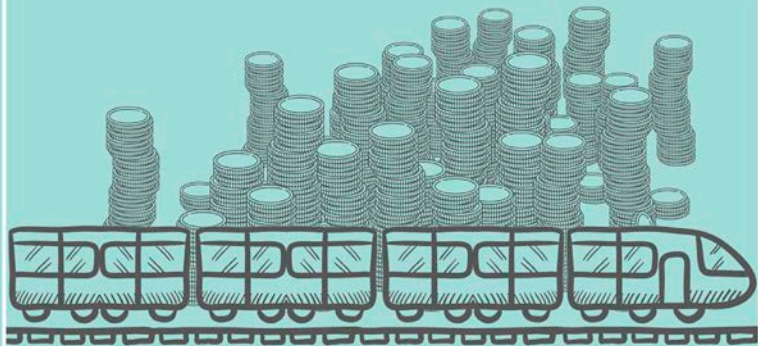
**LYNTOGETS
VENNER**

"Billettene på lyntog kommer til å koste mange tusen kroner"

Utredningene viser tvert imot lave billettpriser. Jernbaneverkets lyntogutredning la til grunn en gjennomsnittlig billettinntekt for f.eks. Oslo - Bergen på bare 561 kr* (Til sammenligning er ordinær pris i dag 950 kr). Dette ga nok inntekter til å dekke både drift og vedlikehold av banene, selv om Jernbaneverket bl.a. utelot godstrafikk og store deler av regionaltrafikken.

Deutsche Bahn Internationals utredning for Norsk Bane la til grunn en gjennomsnittlig billettinntekt Oslo - Bergen på 784 kr*. Sammen med andre inntekter i et flerbrukskonsept for også gods- og regionaltrafikk vil dette dekke både drift og vedlikehold, samt nedbetale investeringene i løpet av 30 år.

*Prisjustert til 2017-kroner



Hva som stemmer

1,5 mill. tonn mindre CO₂-utslipp per år

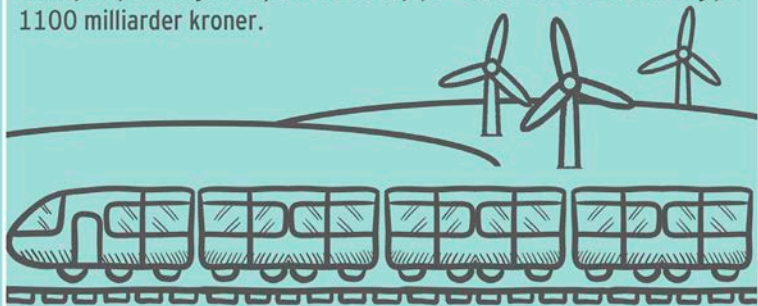
Deutsche Bahn International (DBI) har beregnet at strekningene Oslo - Trondheim og Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger alene vil gi ca 1,5 mill. tonn mindre CO₂-utslipp i 2025 pga. overført flytrafikk, biltrafikk og godstrafikk.

300 kilometer i timen

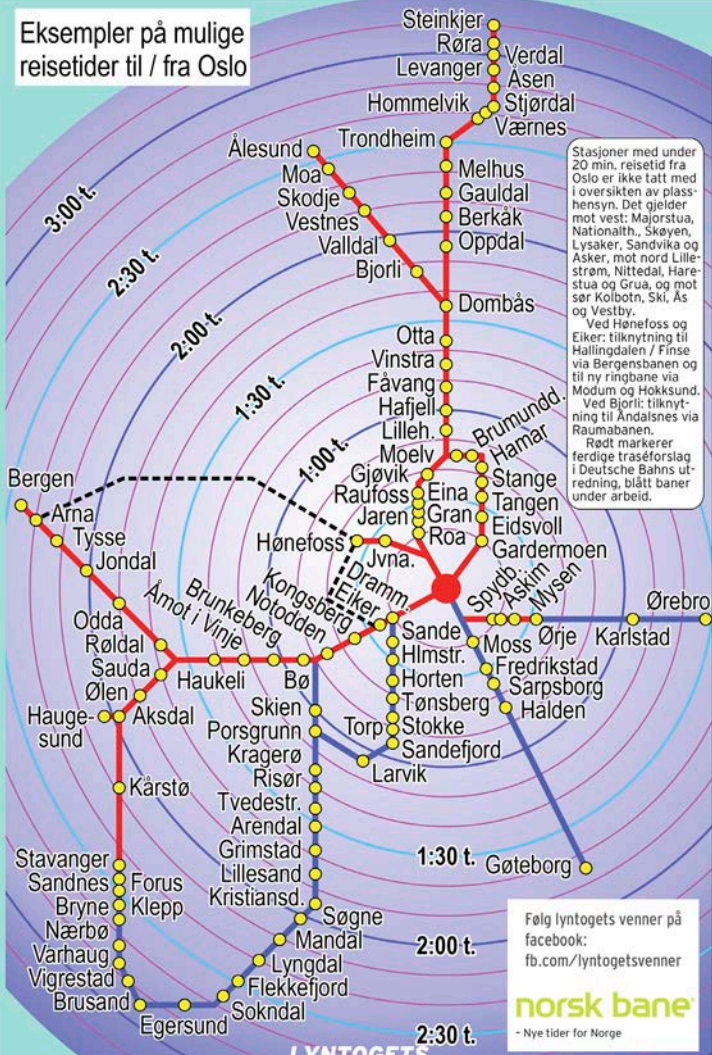
Et tog dimensjonert for norske forhold kan holde en fart på 270-300 km/t. Til sammenligning går flytoget til Gardermoen maks 220 km/t.

Stor samfunnsmessig gevinst

Utredningen gjort av DBI kommer frem til at Vestlandsbanen vil gi 1,77 kr tilbake for hver krone investert, mens Dovresambandet (Oslo-Trondheim) gir en gevinst på 1,51. Til sammenligning viser regjeringens forslag til høyhastighets motorveiplan i Nasjonal Transportplan negativ nytte/netto tap på -0,53 for en investering på 1100 milliarder kroner.



Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



Følg lyntogets venner på facebook:
fb.com/lyntogetsvenner

norsk bane
 - Nye tider for Norge