

Jernbaneregnestykker for politikere

Politikere fra de fleste partier går nå høylydt inn for høyhastighetsbaner i Norge. Riktignok avventes nærmere utredninger, men jeg oppfordrer våre politikere til å gjøre noen raske utredninger på egen hånd. Økonomiutredningen burde de fleste klare på mindre enn 5 minutter. Når den er gjennomført og om du fortsatt skulle finne prosjektet fornuftig, kan du jo gå videre til miljøregnestykket. Har du ikke gitt opp prosjektet etter det heller, bør du kanskje prøve å se utbyggingen i et nasjonalt "makroperspektiv". La oss se raskt på de tre tilnærmingene:

1. **Økonomiregnestykket:** Kostnadene for høyhastighetsbane Oslo – Bergen er anslått til 100 milliarder. Regner vi 5 % diskonteringsrente på investeringen betyr det årlige faste kapitalkostnader på 5 milliarder. Flyrutene mellom Oslo og Bergen transporterer ca. 1 million passasjerer pr. år. La oss regne med at alle disse går over til å ta høyhastighetstog. Da vil hver billett koste kr 5000 for å koste kapitalkostnadene alene. Det er rundt 10 ganger prisen på dagens flybillett. I tillegg kommer så driftskostnadene. Jeg har sett tall så høye som 6 kr/personkilometer for jernbanedrift. Dermed er vi oppe i 7500 kr for en jernbanebillett til Bergen!
2. **Miljø-regnestykket:** Dette skal jo først og fremst være et miljøprosjekt. Miljøvirkningen er et mer komplisert regnestykke. Kjære politiker, sett av mange papirark og noen timers informasjonsinnhenting til dette. Å bygge jernbane er sannsynligvis den mest ressurskrevende infrastrukturinnsats på transportsiden som det er mulig å tenke seg. Det kreves nemlig mye stål, kobber og betong. Stål er verst, for hver kg stål går det med 11 kWh. Å fremstille 1 kWh energi er ekvivalent med et CO₂-utslipp av rundt regnet 200 gram, selvfølgelig avhengig av hvordan energien fremstilles. Materialene for infrastrukturen i Bergensbanen vil kreve rundt regnet 3 milliarder kWh – som gir et CO₂-utslipp på nær en million tonn (et tall som sier lite i seg selv bortsett fra at det høres stort ut). Energibehovet for all flytransport mellom Oslo og Bergen er ca. 0,15 milliarder kWh årlig. Bygging av en høyhastighets bane Oslo – Bergen utgjør derfor like store CO₂-utslipp som nesten 20 års flytransport mellom de to byene! Dersom byggingen er ferdigprosjektert innen år 2020 (lite sannsynlig), kan den være gjennomført til 2030 forutsatt at vi setter en vanvittig Norgesrekord i tempo for jernbaneutbygging. Overføring av alle passasjerene til tog reduserer så energibehovet til omtrent 1/10. Først etter år 2050 får vi altså en miljøgevinst.
3. **I den store sammenhengen:** Problemet som er utgangspunktet for jernbaneprojektet, nemlig flytrafikken Oslo – Bergen, utgjør kun en halv promille av vårt årlige energiforbruk. Dersom det er fornuftig økonomi å bruke 100 milliarder på å redusere landets CO₂-utslipp med en halv promille, betyr det at å redusere CO₂-utslippet med 10 % vil koste minst 20 000 milliarder, tilsvarende 100 statsbudsjetter eller 50 oljefond. Det burde vise at dette må være en av de minst rasjonelle tiltak for å oppnå miljøgevinst man kan tenke seg.

Det er tragisk at de fleste politiske partier kritikkløst hiver seg på slike vanvittige prosjekter.

Mesteparten av grunnlaget til dette tallmaterialet kommer fra boken "Sustainable Energy – without the Hot Air" av David JC MacKay, professor i fysikk på University of Cambridge. Boken anbefales for alle som vil jobbe med fakta i klimadebatten.

Tore H Wiik
Moss