



# Stortinget vil ha lyntog. Vi vil ha lyntog. Hvorfor?

## INVITASJON TIL KONFERANSE OM LYNTOG

---

*Vi står foran et paradigmeskifte i norsk samferdsel.  
Hvordan kan det gjennomføres?*

---

Konferansen skal:

- Øke kunnskapen om sammenhengen mellom transport og ønsket samfunnsutvikling.
- Oppfordre myndighetene til å føre en samferdselspolitikk som bidrar til vekst og verdiskapning over hele landet.

**TID:** Fredag 11. mai 2012  
kl. 10.00 – 15.00

**STED:** Oslo Handelsstands Forenings lokaler,  
Paléet, Karl Johans gt. 37 A

Gratis adgang.

**ARRANGØRER:**

Næringsforeningen i Trondheimsregionen  
Næringsforeningen i Stavanger-regionen  
Næringsforeningen i Kristiansandsregionen  
Haugesundregionens Næringsforening  
Bergen Næringsråd  
Aalesunds Handelsforening  
Oslo Handelskammer  
Oslo Handelsstands Forening  
Vest-Telemark Næringsutvikling

Påmelding innen 5. mai til: [admin@ohf.no](mailto:admin@ohf.no)



# PROGRAM

Stortinget skal i 2013 behandle Nasjonal Transportplan 2014 - 2023. I den anledning ønsker vi å belyse et høyhastighetskonsept som kan:

- ▶ Betjene ca. 80 % av befolkningen i Sør-Norge med en reisetid på ca. 2 ½ time eller kortere til/fra Oslo - innenfor en reisetid på inntil 1 time til nærmeste stasjon.
- ▶ Betjene InterCity-området mellom Halden/Lillehammer/Grenland og Oslo med hyppige avganger og reisetider på maks 1 time – som en del av høyhastighetsnettet.
- ▶ Betjene godstrafikk på baner med leveringsdyktighet og regularitet, raskere fremføring og mangedoblet godskapasitet.
- ▶ Betjene investeringer med nedbetaling i løpet av 30 år, og dermed mulighet for raskere realisering og finansiering av utbygging av banenettet.
- ▶ Betjene byer og regioner gjennom raskere framkommelighet som gir større bo-, arbeids- og servicemarkeder.
- ▶ Betjene landet med høy mobilitet gjennom bærekraftig samferdsel og lavere klimautslipp.

*Vi tenker samferdsel, trivsel og konkurransekraft for generasjoner.*

Deutsche Bahn International har siden januar 2008 gjennomført et omfattende utredningsarbeid for et slikt lyntognett i Norge. Internasjonalt anerkjente Ottmar Grein har vært prosjektleder for utredningen. Utredningen skiller seg fra Jernbaneverkets lyntogutredning bl.a. ved å inkludere godstrafikk, regionaltrafikken med mange stasjoner underveis og hele IC-trafikken på Østlandet. Dette gir et annet bidrag for samfunnsutviklingen. Det samfunnsøkonomiske regnskapet er positivt, og driftsøkonomien viser et overskudd som vil kunne finansiere vesentlige deler av investeringene i både togmateriell og infrastruktur. Konseptet er i tråd med Stortingets målsettinger i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 om slike flerbruksbaner.

---

*Deutsche Bahn International (DBI) er Deutsche Bahns heleide datterselskap. De tar seg av Deutsche Bahns plan- og analyseaktiviteter i utlandet. Selskapet er et av de største og mest renommerte innen bransjen internasjonalt. DBI har høy tverrsektoriell kompetanse og bred erfaring fra en rekke prosjekter i hele verden. DBI har ca. 1000 ansatte, men benytter også ansatte fra hele DB-konsernet. Totalt har Deutsche Bahn 295 000 ansatte og en årlig omsetning på 37,9 milliarder €.*

## 09.30 Registrering og kaffe

### 10.00 Lyntog – et paradigmeskifte i internasjonal samferdselstenkning

Med forskjellige løsninger for forskjellige forhold i forskjellige land.

v/ Bo-Lennart Nelldal, professor og leder av togtrafikkgruppen ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm. Nelldal var også medlem av styringsgruppen for Jernbaneverkets utredning. I innlegget vil Nelldal gå inn på hvordan landene ser på hvilke merverdier lyntog skaper, hvilke nye mål EU setter for lyntog fram mot 2030 – og også som virkemiddel for å få ned utslipp av klimagasser

### 10.30 Lyntog i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk

– et paradigmeskifte i norsk samferdselstenkning.

- Hvordan er norsk topografi og geografi sammenlignet med land med lyntog?
- Er det dyrere å bygge lyntoglinjer i Norge enn ellers i verden?
- Hvilket konsept gir best mulig effekt ut ifra norske forhold og behov?
- Hvilke trafikk tall gir dette sammenlignet med internasjonale erfaringer?
- Hvorfor og hvordan bør lyntog i langdistanse-, regional- og IC-trafikk og godstrafikk benytte de samme banene?
- Hvordan vil dette nettet kunne binde mesteparten av landet tettere sammen?
- Hvordan vil det også styrke IC-trafikken? Og godstrafikken?
- Hvordan bør utbygging tilrettelegges for å gi best mulig samfunnsøkonomisk nytte?
- Hvilke effekter vil det gi for reduksjon av klimautslipp og trafikkulykker?
- Hvordan kan forholdet mellom investeringer og drift bli?

v/ Ottmar Grein, prosjektleder for Deutsche Bahn Internationals utredning av lyntog i Norge. Grein har arbeidet med høyhastighetsbaner i 30 år og ledet en rekke prosjekter i Kina, Canada, Taiwan og flere land i Europa. Grein er også medlem av høyhastighetskomiteén til Den internasjonale jernbaneunion (UIC) og er med i vitenskapskomiteén for UICs verdenskongress om høyhastighet i Philadelphia, juli 2012. Foredraget holdes på engelsk.



**11.20 Kaffepause**

**11.30 Eksempler fra Deutsche Bahns detaljerte traségransking**

Er traséer for lyntog realiserbare i det kuperte norske terrenget? Deutsche Bahn fant det nødvendig å gå ned til målestokk 1:5000, eller bedre, i traséplanleggingen for å kunne si noe kvalitativt om traséer, byggekostnader, reisetider m.m. Eksempler vil bli gjennomgått av Jørg Westermann, daglig leder av Norsk Bane AS, oppdragsgiver for Deutsche Bahns utredning i Norge.

**11.50 Hvorfor ønsker miljøbevegelsen lyntog? Og på hvilken måte?**

v/ Lars Haltbrekken, leder i Naturvernforbundet, og Arild Hermstad, leder i Fremtiden i våre hender.

**12.10 Lunsj**

**12.50 Det er tverrpolitisk enighet om at et IC-nett på Østlandet må stå ferdig i 2025. Hvilke nye fordeler kan lyntog i flerbrukskonsept gi for dette IC-nettet?**

**Lyntog i flerbrukskonsept kan knytte store deler av Norge fra Trøndelag og sørover sammen i et utvidet IC-nett med reisetider på ca. 2 ½ time eller bedre til/fra Oslo i persontrafikken. I tillegg kan det sikre godstrafikk på bane ny kapasitet, kvalitet og regularitet. Hvilke muligheter ser vi for Norge og næringslivet i dette?**

v/ Georg Stub  
tidligere ordfører i Ski kommune  
Stein Lier-Hansen  
adm. dir. i Norsk Industri  
Trygve Bragstad  
næringspolitisk leder i Næringsforeningen i Trondheimsregionen  
Atle Kvamme  
kommunikasjonssjef i Bergen Næringsråd  
Christian Altmann  
adm.dir. i Næringsforeningen i Kristiansandsregionen  
Harald Minge  
adm.dir. i Næringsforeningen i Stavanger-regionen  
Egil Severeide  
adm. dir. i Haugesundregionens Næringsforening  
Kjell Sandli  
adm.dir i Aalesunds Handelsforening

**13.50 Om kostnader og investeringer – samferdsel og innovasjonstenkning i «Pengelandet Norge»**

v/ Nils Terje Furenes, bedriftsrådgiver og tidligere konsernøkonom i DNB.

**14.05 Hva var bakgrunnen for Stortingets offensive vedtak om lyntog i NTP 2010 – 2019? Hvilke mål settes for NTP 2014 –2023?**

I NTP 2010 – 2019 vedtok Stortinget bl.a. at videre utredninger «skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål», at «et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk» og at «det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk.»

v/ medlemmer av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité.

**14.35 - 15.00**

**Avslutning: Har vi råd til lyntog i Norge? Eller har vi råd til å la være?**

Innspill fra salen og oppsummering v/ Jostein Soland, seniorrådgiver i Næringsforeningen i Stavanger-regionen.



**PÅMELDING INNEN 5. MAI**

E-post: [admin@ohf.no](mailto:admin@ohf.no)

Gratis adgang inkl. lunsj.

