

Oslo, 9. desember 2008

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket

KOMMENTARER TIL UTREDNINGER OM HØYHASTIGHETSBANER

Vi viser til muntlig invitasjon til å komme med innspill til de nye utredningene om høyhastighetsbaner, kunngjort på seminar om samme tema 27. november 2008.

Norges Naturvernforbund har avlevert flere innspill til arbeidet med å utrede høyhastighetsbaner og utvikle jernbanenettet i Norge. Utover vårt innlegg på seminaret 27. november vil vi spesielt vise til følgende:

- Kapittel 2.6 (side 14) i Naturvernforbundets rapport *Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer*, som kan lastes ned her: http://www.naturvern.no/data/f/1/24/31/4_2401_0/Rapport_250908.pdf
- Brevet *Planlegging av baneutbygginger* til jernbanedirektøren, datert 10. oktober 2009. Kopi av brevet følger vedlagt
- Punkt 6 i Norges Naturvernforbunds hoveduttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019, datert 30. april 2008. Kopi av uttalelsen følger vedlagt

Noen kommentarer

Det blir vanskelig å kommentere de nye utredningene i detalj, i og med at ikke alle (oss bekjent) er offentliggjort. Vi vil likevel påpeke følgende:

- Det er skuffende at de nye utredningene i stor grad baserer seg på konklusjonene fra VWI-rapportene. Dette utredningsarbeidet er blitt kritisert fra flere hold, bl.a. for følgende:
 - For lite fokus på mulighetene nye høyhastighetsbaner gir for godstransportene
 - For ensidig fokus på enkeltspor framfor dobbeltspor
 - For lite fokus på undervegstrafikk
 - For lite fokus på å dra nytte av nye dobbeltspor i IC-trianglet til høyhastighetstrafikk (der fokus på dette ville ha favorisert et traséalternativ Oslo–Trondheim via Lillehammer framfor via Østerdalen)
- Hadde andre forutsetninger om konsepter ligget til grunn, ville vi mest sannsynlig fått andre resultater enn hva de nye utredningene gir
- Kunnskapen som har framkommet om utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn om ny bane Gardermoen–Trondheim via Lillehammer, vekker tillit og stor interesse. Sistnevnte banekonsept vil ha et langt større trafikkgrunnlag (inkludert tilstøtende trafikk samt godstransporter). Vi registrerer at det er stort sprik mellom Econs lønnsomhetsberegninger og de anslag Norsk Bane og Deutsche Bahn er kommet fram til. Jernbanetrafikk som får så høye inntekter at de kan bidra til å delfinansiere baneutbygging, er svært interessant og vil gi langt mer jernbane og utslippsreduksjoner for pengene enn hva vi er vant til

- Vi finner det mer tillitsvekkende å bruke erfaringstall framfor modellberegninger for å anslå trafikkoverføring fra fly til tog. Det er derfor bra at Urbanet Analyse også gjennomfører en spørreundersøkelse. Empiri bør uansett veie tungt
- Det er verd å understreke at trafikkoverføringspotensialet fra fly og bil til tog kan bli større enn hva empirien fra andre land viser, i og med at vi forventer økte priser på klimagassutslipp og energi i framtida. Vi minner om at det er fullt mulig for norske myndigheter å øke CO₂-avgiftene eller innføre andre miljøavgifter på flytrafikken, så lenge disse ikke er konkurransevridende. Slike avgifter kan kombineres med økte tilskudd (offentlig kjøp) av ulønnsomme flyruter, dersom de økte avgiftene skulle gi uakseptable distriktpolitiske utslag
- Vi registrerer at Econ har et sterkt fokus på kostnadseffektivitet i deres klimaanalyse av høyhastighetsbaner. I en situasjon der den vestlige verden må redusere sine klimagassutslipp med mer enn 90 prosent innen 2050 og samtidig hjelpe den fattige delen av verden med kraftige utslippskutt, finner vi et slikt fokus utilstrekkelig. Vi må i dag starte arbeidet med å bygge et samfunn som innfrir morgendagens utslippskrav

Viktige momenter til det videre arbeidet

- Arbeidet med å utrede høyhastighetsbaner må videreføres, med fokus på baner for både person- og godstrafikk (dobbeltspor)
- Vi ber om at kompetansen i Norsk Bane og Høyhastighetsringen trekkes inn i det videre arbeidet. Forslaget til bane Gardermoen–Lillehammer–Trondheim fra Norsk Bane og Deutsche Bahn virker spesielt interessant og må få høy prioritet
- I tillegg må det settes i gang detaljerte utredninger for strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg, der sistnevnte er spesielt viktig for godstrafikken og som langsiktig persontogforbindelse mot kontinentet. Prioriteringene begrunnes nærmere i NTP-uttalelsen, som følger vedlagt
- Arbeidet med å avklare langsiktig utbyggingsstrategi for høyhastighetsbaner mellom Østlandet og Vestlandet/Sørlandet bør settes i gang
- I NTP 2010–2019 vil det viktigste for høyhastighetsbaner være at investeringene i jernbanen økes betydelig (til samme nivå som for riksvegene eller minst 6 mrd. kroner årlig), og at vi dermed får bygd ut sammenhengende dobbeltspor for hastigheter på minst 250 km/t, først der trafikkgrunnlaget er størst. Økte bevilgninger gjør bit-for-bit-utbygging unødvendig. Flere planer må endres eller revideres, spesielt Eidsvoll–Hamar, som må bygges ut sammenhengende fra Eidsvoll Verk til Stange/Hamar, uavhengig av Mjøsas strandsone
- Norges Naturvernforbund vil sette pris på å bli trukket inn i det videre arbeidet, og bistår gjerne med natur- og miljøfaglig kompetanse. Vi nevner at vi har satt i gang et internt utredningsarbeid for å avklare inngrepsmessige utfordringer på strekningen Gardermoen–Trondheim.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz
fagleder