

Oslo, 10. oktober 2008

Jernbanedirektør Elisabeth Enger
Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

PLANLEGGING AV BANEUTBYGGINGER

Norges Naturvernforbund har i lang tid vært en forkjemper for utbygging av jernbanen. Dette har vært et prioritert budskap i våre innspill til mange års statsbudsjett, til jernbaneplaner og etter hvert til de nasjonale transportplanene. Forslaget til neste års statsbudsjett lover godt – og er et signal om at vi kanskje endelig kan få høye og stabile bevilgninger til utbygging av banenettet i Norge.

Like viktig som penger er behovet for gode planer. Å planlegge og bygge ut f.eks. nytt dobbeltspor Oslo–Ski vil ta i størrelsesorden 10 år. Deretter skal banene tjene samfunnet i minst 100 nye år. Baneutbyggingene som planlegges nå, må ivareta kommende generasjoners behov.

Det er avgjørende for togets framtid som et konkurransedyktig alternativ til bil og fly at intercity-trianglet bygges ut med framtidig høyhastighetsstandard. De sporene vi bygger ut i dag, må tåle hastigheter på minst 200 km/t. Dersom dette ikke gjøres, vil det ta lang tid, bli ekstra dyrt og føre til unødvendig store inngrep og barrierer å få etablert et konkurransedyktig og klimavennlig togtilbud i Norge.

Toget i konkurranse med privatbil i intercity-trianglet på Østlandet

Konkurransen i transportmarkedet er hard. Vegnettet bygges stadig ut, med økt kapasitet og bedre standard, som tillater høyere hastigheter. Dette har pågått i flere år og bidratt til å forskyve jernbanens relative konkurransekraft i forhold til bilens. Dette må legge føringer for den jernbanen vi skal ha de nærmeste 100–150 år. Jernbanen må greie å møte konkurransen, for å bli det foretrukne transportmidlet og dermed bidra til å redusere miljøbelastningen fra transportsektoren.

Samtidig opplever vi et stort engasjement for jernbanen i befolkning og næringsliv, for å få etablert et raskt og effektivt togtilbud for framtida.

Til tross for dette er vi vitne til at Jernbaneverket så seint som i 2008 presenterer forslag til nye utbyggingsplaner med betydelige hastighetsbegrensninger. Siste planforslag gjelder nytt dobbeltspor gjennom Holmestrand, som nå er sendt til lokalpolitisk behandling denne måneden. Det nye dobbeltsporet på Vestfoldbanen, som vil bli grunnstammen i kollektivtilbudet mellom hovedstadsregionen og Vestfold samt nedre del av Telemark – og som på sikt også kan bli stambanen for transporter mellom Østlandet og Sørlandet – er foreslått bygd ut med hastighetsbegrensning på 130 km/t gjennom deler av Holmestrand. Dette kommer i tillegg til potensielle hastighetsbegrensninger som kan komme på ny bane ved Tønsberg – og til tross for at det i innledningsteksten i planheftet for det nye dobbeltsporet forbi Holmestrand står følgende:

"Tiltaket inngår som en del av den planlagte utbygging av Vestfoldbanen til dobbeltsporet jernbane med dimensjonerende hastighet på 200 km/t fra Drammen til Larvik."

Skal toget få opp farten og møte konkurransen fra andre transportformer, må det tillates høyere hastigheter over lengre strekninger. Det tar lang tid å få et tog opp i f.eks. 200 km/t. Stadige nedbremsinger og akselerasjoner vil senke gjennomsnittsfarten. Og det er *den* som teller for folk. At toget på noen kortere strekninger kan holde topphastighet, blir mager trøst.

Mye taler for at togtilbudet i framtida vil bli mer differensiert enn hva vi er vitne til i dag. I NSBs strategiske ruteplan for Østlandet, som etter planen vil bli iverksatt om fire år, legges det opp til å kjøre tre avganger i timen i rush mellom Tønsberg og Oslo, der én av tre avganger kjøres direkte uten stopp. Et mer differensiert stoppmønster styrker togets konkurransekraft, uten at de mindre stasjonene undervegs nødvendigvis får noe dårligere tilbud. Effekten vil imidlertid bli redusert dersom toget uansett må bremse ned fordi det nye dobbeltsporet bygges med forholdsvis krappe svinger.

Jernbaneverket deler NSBs strategi. I stamnettutredningen "Mer på skinner fram mot 2040" fra 2006 kan vi lese følgende i kapittel 3.5:

I områder hvor markedsgrunnlaget tilsier det, bør det gradvis vurderes en større grad av differensiering av stoppmønsteret, dvs. at enkelte tog stopper ved alle stasjoner, mens noen tog kun stopper ved de største stasjonene. Dette vil kunne bidra til at mål om reduserte reisetider og flere reisende kan realiseres raskere. En slik differensiering av stoppmønster er, med stor suksess, gjennomført for lokaltogene i Oslo-området. En tilsvarende satsing bør i årene framover vurderes i markedene for mellomlange reiser.

Det er ikke bare på det planlagte nye dobbeltsporet ved Holmestrand at Jernbaneverket legger opp til betydelige hastighetsbegrensninger. Lenger sør i Vestfold, ved Larvik, ligger det an til en forholdsvis krapp sving vest for Larvik. I tillegg planlegges banen mellom Larvik og Porsgrunn bygd ut som enkeltspor med kryssingsmuligheter – og ikke som sammenhengende dobbeltspor.

Jernbaneverket planlegger nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar, som er hovedstammen på jernbanenettet mellom Oslo og Mjøs-byene og mellom Østlandet og Trøndelag/Nord-Norge. Planene legger opp til at hastigheten forbi Eidsvoll stasjon neppe vil bli kunne bli særlig høyere enn 130 km/t. Dette kombineres med en bratt stigning samt enkeltspor sør for Eidsvoll stasjon, som setter ytterligere begrensninger.

Vi har godt håp om at Jernbaneverkets revidering av planene for nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski vil bidra til å løfte planene i tråd med framtidige krav. Likevel ligger det an til at det rett sør for Ski stasjon vil bli liggende en kurve som begrenser farten forbi Ski til ca. 140 km/t.

Intercity-trianglet som første del av et eventuelt høyhastighetsnett mellom landsdelene

Naturvernforbundet deler Jernbaneverkets syn på at baneutbyggingene i intercity-trianglet bør bli første etappe av eventuelle høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Å bygge nye baner seinere – omtrent parallelt med de som planlegges bygd ut nå – vil bli altfor dyrt, gi altfor store barriere- og inngrepseffekter og svekke jernbanens energi- og klimamessige fortrinn.

Skal banene som planlegges for utbygging nå, kunne inngå som første etappe av framtidige høyhastighetsbaner, er det svært viktig at banene *faktisk* bygges etter en standard som gjør dette mulig. Vi er i dag vitne til at mange av Jernbaneverkets planer fortsatt er basert på ideer/skisser fra 10–15 år tilbake, uten å ta inn over seg de nye visjonene for utbygging av jernbanen, som vi har sett de siste åra.

Naturvernforbundet har nylig lansert rapporten *Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer*. En viktig konklusjon i rapporten er at jernbanens største

potensial i å redusere samfunnets klimagassutslipp ligger i å overføre trafikk fra fly til jernbane. Det er derfor viktig at dagens baneutbygging bidrar til å styrke togets konkurransekraft i forhold til fly, både på kort og på lang sikt – og vi må for all del unngå at de nye baneparsellene blir potensielle flaskehals i et moderne banenett for det 21. og 22. århundre.

Naturvernforbundets krav

Naturvernforbundet har ved flere anledninger tidligere påpekt at Jernbaneverkets utbyggingsplaner må oppdateres, bl.a. i innspill til Nasjonal transportplan og stamnettutredningen (2007), i uttalelser til høyhastighetsutredningene (2006 og 2007) og som innspill til konkrete prosjekter, bl.a. eget brev om dobbeltsporet langs Mjøsa (2007). Det er skuffende at ikke mer har skjedd. Vi ber derfor om følgende:

- Planene for dobbeltspor forbi Holmestrand må justeres slik at den nye banen vil kunne tillate høyere hastigheter forbi Holmestrand. Det haster dette med, siden planene ligger til lokalpolitisk behandling denne måneden.
- Planleggingsarbeidet for nytt dobbeltspor Oslo–Ski bør vurdere og finne løsninger som fjerner den potensielle hastighetsreduksjonen sør for Ski stasjon.
- Det må settes av midler til detaljplanlegging og grunnerverv for ny bane Larvik–Porsgrunn. Når disse midlene kommer, bør det finnes løsninger som eliminerer hastighetsreduserende punkter på den nye banen vest for Larvik. Samtidig bør planene ta høyde for at det enkelt skal kunne bli mulig å utvide den nye banen fra enkeltspor til dobbeltspor over hele strekningen.
- I forslaget til statsbudsjett er det satt av 30 mill. kroner til planlegging av nytt dobbeltspor Eidsvoll–Hamar. Vi forventer at deler av disse pengene brukes til å gjennomgå de foreliggende planene med tanke på framtidig hastighetsstandard og kapasitet, og at det tidligere foreslåtte traséalternativet øst for Mjøsas strandsone vurderes seriøst. Kopi av brev om sistnevnte traséforslag følger som vedlegg.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

Vedlegg:

Kopi av brevet "Krav om bedre miljøtilpasset trasé Eidsvoll–Hamar" til Jernbaneverket mfl., 12. desember 2007