

Oslo, 29. november 2007

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

KOMMENTARER TIL HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom vil med denne uttalelsen avgi noen generelle kommentarer til rapportene som er lagt fram av VWI med underleverandører, også kalt høyhastighetsutredningen.

Norges Naturvernforbund har for øvrig satt i gang et større arbeid med å kartlegge miljøfortrinn og -ulempers av eventuelle høyhastighetsbaner i Norge. Dette arbeidet ventes ferdig i slutten av januar 2008, med etterfølgende internpolitisk behandling i begynnelsen av februar.

Jernbanens miljøfortrinn

Tog er en energieffektiv transportform når utnyttelsesgraden er høy. Likevel krever jernbanen som system betydelige trafikkmengder til å kunne forsvares, ikke bare økonomisk, men også miljømessig. Inngrep og barrierer i landskapet er én dimensjon. Energibruk og utslipp forbundet med bygging av drift av infrastrukturen trenger betydelige trafikkmengder for å kunne bli "nedbetalt" og må derfor tas i betraktning. Et nytt og bedre transporttilbud kan også bidra til en betydelig vekst i det totale trafikkomfanget, noe som trekker i negativ retning miljømessig. Alt dette gjør det enda mer viktig for Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom å understreke at *jernbanesatsing må komme som erstatning for utbygging av veger og flyplasser, ikke som et tillegg*. Utbygging av jernbanen må bidra til å stoppe vegutbygging og planer om flere rullebaner!

For å utnytte jernbanens potensial til utslippsreduksjoner er det nødvendig å bruke både gulrot og pisk som virkemidler. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom legger vekt på at det er nødvendig å bruke ytterligere tiltak for å redusere flytrafikken enn bare å forbedre togtilbudet. Målet bør være at flytrafikken nærmest legges ned på strekninger som får høyhastighetstog. Det vil bidra til at den positive miljøeffekten av nye baner økes i forhold til prognoser som ikke tar høyde for sterkere restriktive virkemidler.

Viktig med koordinert utbygging i IC-trianglet

VWI og Jernbaneverket legger til grunn at dobbeltspor i IC-trianglet vil bli trafikkerte av eventuelle høyhastighetstog mellom landsdelene og er dermed en forutsetning for videre utbygging av høyhastighetsbaner.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom deler dette synet. Det er økonomisk urealistisk og miljømessig lite ønskelig – av hensyn til både energiforbruk/klimagassutslipp og inngrep/barrierer – å først bygge "IC-baner" og deretter høyhastighetsbaner omtrent parallelt i én og samme korridor. Ting tyder imidlertid på at VWI baserer seg på kjøretider i IC-trianglet som ikke er i samsvar med

eksisterende banenett og de faktiske planene til Jernbaneverket, jf. hastighetsprofilene som er vist i rapportene. Det er svært viktig at Jernbaneverket gjennomgår og oppdaterer flere av sine utbyggingsplaner slik at framtidige høyhastighetstog kan bruke delstrekningene uten nevneverdige ulemper.

Et eksempel er dagens planer om nytt dobbeltspor fra Eidsvoll til Hamar, som innebærer at farten forbi Eidsvoll stasjon ikke kan økes vesentlig utover 130 km/t – kombinert med at banen har 27 promilles stigning fra Eidsvoll og sørover, som setter begrensninger på akselerasjonen. I tillegg vil den planlagte løsningen for dobbeltspor bidra til store inngrep i Mjøsas strandsone. Her må det tenkes nytt.

Høyhastighetsbaner bør kunne trafikkeres av godstog

VWI anbefaler at nye høyhastighetsbaner ikke skal trafikkeres av godstog da dette bl.a. vil kreve slakere stigninger, noe som igjen kan øke kostnadene. Vi mener at dette er korttenkt, i og med at det må være et viktig samfunns mål å flytte mesteparten av langdistansegodstrafikken fra veg til sjø og bane, og da trengs det også en moderne infrastruktur til dette.

Enkeltspor er sårbart – dobbeltspor gir fleksibilitet

VWI anbefaler at høyhastighetsbanene i hovedsak skal bygges som enkeltspor, igjen for å spare kostnader. Konsulentene har funnet dette tilstrekkelig fordi de legger opp til avganger bare hver annen time hver retning, pluss ekstraavganger morgen og ettermiddag. Vi er i sterk tvil om et så beskjedent tilbud vil være tilstrekkelig for å redusere fly- og biltrafikken så mye som nødvendig. Dobbeltspor med forbikjøringsmuligheter gir en langt større fleksibilitet til å kjøre flere persontog og et betydelig antall godstog på høyhastighetsbanene.

Enkeltspor gir en sårbart trafikk, ikke bare ved uforutsette forsinkelser, men også når det skal gjennomføres nødvendig vedlikehold. Dobbeltspor vil redusere konsekvensene av oppståtte forsinkelser, og det vil bli enklere å utføre vedlikehold da dette kan gjennomføres på stille tider av døgnet/uka/året uten at togtrafikken må innstilles helt.

Vi har forstått det slik at hensynet til brannsikkerhet krever at tunneler over en viss lengde må få to tunnelløp som forbindes med hverandre, eller bygges med hyppige rømningsveger (tverrslag / utganger til friluft). Vi mener at dette forsterker fornuften i å bygge dobbeltspor, i og med at et ekstra tunnelløp for spor nummer to samtidig vil kunne fungere som rømningsveg.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom mener at nye høyhastighetsbaner som hovedregel bør bygges som dobbeltspor. Dersom det likevel er tungtveiende grunner for å bygge delstrekninger som enkeltspor, bør disse bygges slik at de uten store komplikasjoner vil kunne utvides til dobbeltspor ved et seinere tidspunkt.

Bystasjoner i sentrum – ikke "på landet"

VWI har flere steder lagt opp til stasjoner utenom bysentrene, f.eks. ved Hamar (Stange), Sarpsborg og Arendal. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom legger stor vekt på at stasjonene i byene bør legges i sentrum, for å bygge opp under en transportreduserende arealpolitikk og hindre at arealbruken flyter utover slik at bilbruken vil øke lokalt. Jernbanen må – tvert imot – brukes som et redskap for å styrke eksisterende bysentre/tettsteder.

På mellomstore steder der alle tog ikke vil stoppe, og der det er vanskelig å legge en trasé gjennom sentrum uten at farten må settes betydelig ned, bør det vurderes

løsninger der den nye banen legges utenom byen/tettstedet, men der dagens spor gjennom sentrum beholdes for tog som skal stoppe.

Inngrepsutfordringene er store, men det er viktig å også se mulighetene

Det er vanskelig å si noe om størrelsen på inngrepsutfordringene uten at detaljene er kjent. Men det er ingen grunn til å legge skjul på at nye baner vil gi store utfordringer som må tas på alvor.

Når det gjelder muligheter, ser vi for oss at en ny bane kan erstatte dagens jernbane som ligger i strandkanten av Mjøsa mellom Eidsvoll og Tangen. Dersom det blir lagt en ny høyhastighetsbane gjennom Gudbrandsdalen, kan det åpne for en ny bane i tunnel under Dovrefjell, som vil gjøre det mulig å fjerne dagens barriere for villrein og samtidig eliminere jernbanen fra Fokstumyra naturreservat. Det vil også være lurt å se høyhastighetsbaner og kabling av kraftlinjer i en sammenheng. Nye baner kan gi synergieffekter på dette området, gitt at banene går i de samme korridorene hvor det vil være aktuelt å legge jordkabel istedenfor ny kraftlinje.

Bruk av krengetog kan redusere kostnadene og gi mindre alvorlige inngrep

For å kunne legge nye banene mer smidig i terrenget bør det vurderes løsninger der bygging av nye baner kombineres med bruk av krengetog, som vil tillate noe krappere kurver enn hva som er nødvendig med konvensjonelt togmateriell.

Alternative traseer/løsninger som må utredes

Oslo–Trondheim via Gudbrandsdalen

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom ber om at alternativ med høyhastighetsbane Oslo–Trondheim via Gudbrandsdalen utredes. En slik bane vil styrke grunnlaget for dobbeltspor Stange–Lillehammer og kan bygges med bystasjoner på Hamar og Lillehammer. En bane med kobling til Raumabanen vil også gi et langt bedre togtilbud for passasjerer og gods til/fra Møre og Romsdal. Vi minner om at det i 2006 var 720 000 flypassasjerer mellom Oslo og Ålesund/Molde, og at et stort antall vogntog kjører E 6 gjennom Gudbrandsdalen på sin ferd mellom Møre og Romsdal og Østlandet.

En høyhastighetsbane fra Gardermoen til Trondheim via Gudbrandsdalen vil også enkelt kunne bygges ut etappevis, noe som blir vanskeligere dersom banen skal bygges gjennom Østerdalen.

Oslo–Stockholm

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom savner fokus på muligheter som kan styrke toget i konkurransen med fly uten store nybygginger. Vi finner det derfor underlig at VWI ikke har sett nærmere på strekningen Oslo–Stockholm, som har ca. 1 million flypassasjerer årlig. Strekningen Lillestrøm–Arvika er ca. 90 km målt i luftlinje. Fra Arvika til Stockholm bruker X 2000 i dag 2 timer og 57 minutter på den raskeste avgangen. Legger vi til 40 minutter for strekningen Oslo–Arvika og trekker fra noen minutter for noen færre stopp og noen mindre utbedringer Arvika–Stockholm, får vi ei reisetid Oslo–Stockholm på 3 timer og 30 minutter. Det er ikke nok til å utkonkurrere flyet, men det er en god start for å sette i gang en positiv sirkel med færre flyavganger og mer togtrafikk mellom hovedstedene.

Oslo–Vestlandet via Vestfold og Grenland

Haukeli-nettet, slik det er presentert av Norsk Bane AS, innebærer at det kjøres tog mellom Oslo og Vestlandet også via Vestfold og Grenland – for å fange opp et ikke ubetydelig trafikkgrunnlag undervegs (f.eks. reiser fra Vestfold/Grenland til Bergen). Vi kan ikke se at VWI har synliggjort nytteeffekter og kostnader av dette.

Haukelibanen må også ses på som første etappe på en bedre togtilbud mellom Oslo og Kristiansand. Vi forventer at Haukeli-nettets fulle potensial utredes nærmere.

Prosessens videre

Det er stor usikkerhet rundt de inngrepsmessige konsekvensene av nye jernbaner. Samtidig opplever vi at det er stor forvirring rundt hva som kan forventes av byggekostnader og lønnsomhet for nye baner mellom landsdelene. Kostnadene med å bygge Botniabanan i Nord-Sverige er f.eks. betydelige lavere enn hva høyhastighetsutredningen anslår for Norge. Dette er forhold som må avklares nærmere da dette i stor grad har innflytelse på hvor mye ny jernbane som bør bygges i Norge.

Vi foreslår at det settes ned et panel av både norske og utenlandske eksperter, som også inkluderer Norsk Bane AS og initiativtakerne bak Høyhastighetsringen, som får i oppdrag av å se nærmere på bl.a. følgende:

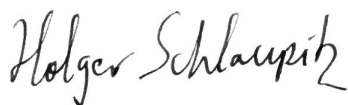
- Miljøeffekter (energibruk, utslipp m.m.)
- Inngrepsutfordringer
- Kostnader og lønnsomhet
- Høyhastighetsbaners rolle/betydning for godstrafikken
- Behov for dobbeltspor
- Stasjonsplasseringer i et arealperspektiv
- Potensielle synergieffekter mellom intercity- og høyhastighetstrafikk

Vi forventer at nærmere utredninger inkluderer strekningene Oslo–Trondheim via Gudbrandsdalen, Oslo–Stockholm og Oslo–Vestlandet via Vestfold og Grenland.

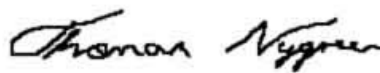
Målet må være å komme fram til konsepter for utvikling av jernbanen i Norge som gir størst mulig positiv miljøeffekt.

Parallelt med dette må Jernbaneverket gjennomgå og oppdatere flere av sine utbyggingsplaner slik at nye strekninger i IC-trianglet kan takle eventuell høyhastighetstrafikk på en fullgod måte.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagrådgiver
i Norges Naturvernforbund



Thomas Nygreen
sentralstyremedlem
i Natur og Ungdom