

1.2.2007

Jernbaneverket Utredning
Postboks 4350
2308 HAMAR

STAMNETTUTREDNING – HØRINGSUTTALELSE

Norges Naturvernforbund viser til forslag til stamnettutredninger og kommer her med en høringsuttalelse. Vi viser også til vårt NTP-innspill *Transportstrategi for miljø og næringsliv*, som er å finne på www.naturvern.no/ntp1019/rapport1.

Transportvekst største utfordring

Transportsektoren gir spesielle utfordringer. Den er en del av og en forutsetning for et globalisert næringsliv, i tillegg til at den omfatter en stadig økende ferie- og fritidstrafikk. Transportsektoren berører de fleste miljøutfordringene: klimagassutslipp og energibruk, luftforurensing og støy, arealnedbygging og biologisk mangfold m.m. Om lag en firedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, og sektorens utslipp øker. Vegtrafikken er den dominerende kilden til lokal luftforurensing. Nesten halvparten av Norges utslipp av nitrogenoksider (NO_x) kommer fra transport. Og tre firedeler av støyplagen kan knyttes til vegtrafikken. Stadig mer areal bygges ned til samferdselsformål, deriblant naturområder, flotte kulturlandskap og verdifull matjord. Situasjonen er spesielt vanskelig fordi trafikken vokser. Dette skjer samtidig som de negative effektene, som klimatrusselen og lokal forurensing, heldigvis får større oppmerksomhet.

Det er viktig å både redusere transportvolumet, ta i bruk bedre teknologi og flytte transport fra miljøskadelige til mindre miljøskadelige transportformer. De miljømessige forbedringene som oppnås fra teknologiforbedringer, må ikke spises opp av trafikkvekst. Til det er miljøsituasjonen altfor kritisk. Og det er ikke bare miljøet som vil vinne på en slik politikk. Vegene blir tryggere når transportmengden reduseres – og når gods flyttes fra veg til sjø og bane. Næringslivet kan også oppnå kostnadsbesparelser, både direkte og gjennom mindre køer.

Transportpolitiske beslutninger har som regel svært langsiktige effekter, særlig de som omhandler infrastruktur, som normalt skal fungere i mange tiår, kanskje hundreår. Infrastrukturen bidrar til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner og dermed utslipp av klimagasser og annen forurensing. Og når dagens utslipp CO₂ vil påvirke klimaet i 50–200 år framover, blir det ganske åpenbart at NTP må vurderes et i hundreårsperspektiv – og mer enn det.

Forutsigbarhet må løftes til å bli den overordnede visjonen for transportplanarbeidet. Det innebærer at staten får forutsigbarhet rundt framtidig behov for intelligente investeringer, vedlikehold og drift, kostnader i form av CO₂-kvoter etc., samtidig som det skapes forutsigbarhet for næringslivets kostnader.

Infrastrukturpolitikken – må ses i sammenheng og være robust

Samferdsel er en av sektorene der det fortsatt er legitimt å si "ja takk, begge deler". Ordet *prioritere* betyr å sette noe foran noe annet. Men i samferdselssektoren løses gjerne prioriteringsoppgavene ved å gjøre ønskelista lengre. Siden dette ikke nødvendigvis betyr at det kommer mer penger, blir etterslepet større, bl.a. på vedlikeholdsområdet.

"Ja takk, begge deler" er både kostbart og ressurskrevende på andre måter. Det kan føre til stor overkapasitet og unødvendige store inngrep – og ytterligere trafikkvekst. Noen må betale prisen, det være seg næringslivet – som kan få økte skatter og avgifter – eller miljøet og framtidige generasjoner.

Og det gjelder å planlegge langsiktig. Som nevnt i innledningsvis gir infrastrukturen virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker bl.a. arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet for de ulike transportformene endre seg dersom kvoteprisen på CO₂ øker til f.eks. 500, 3000 eller 10 000 kr/tonn? Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.

Jernbanen viktig for både person- og godstransport

Jernbanes miljøfortrinn

Vi anser at jernbanens største miljøfortrinn ligger i å være et alternativ til:

- matpakkebilisme, som har høye utslipp og beslaglegger kostbar vegkapasitet
- flytrafikk, som har høye klimagassutslipp og store lokale og regionale konsekvenser, særlig rundt flyplassene
- godstransport på veg, som har betydelige ulemper for miljø og trafiksikkerhet

Jernbanesatsing begrunnes ofte med behovet for regionalutvikling, eller økt mobilitet eller såkalt regionforstørring. I sistnevnte begrepet ligger det at jernbanen skal muliggjøre bl.a. dagpendling over lengre distanser.

Nye togtilbud kan gjøre det mer attraktivt å reise, pga. nye reisemuligheter og generelt økt konkurranse i transportmarkedet. Som påpekt er det viktig å stoppe veksten i transportomfanget. Vi vil derfor peke på at det å bruke jernbanen som virkemiddel for økt mobilitet, vil kunne redusere jernbanens positive miljøbidrag. En del av den positive effekten som oppstår ved at færre bruker bil eller fly, kan bli spist opp ved at det totale trafikkomfanget øker.¹ De negative effektene kan dempes dersom det føres en streng arealbrukspolitikk også i perifere områder.

Boligutbygging må konsentreres til områder rundt stasjoner og servicefasiliteter slik at bilbruken reduseres. I så fall kan økt bosetting i større avstand fra sentrale strøk – som kan være en konsekvens av et mer attraktivt jernbanetilbud – muligens bidra til redusert energiforbruk, under forutsetning av at denne formen for bosetting erstatter spredt boligutbygging nær sentrale strøk, f.eks. i Akershus.

¹ Ringeriksbanen er et eksempel på et jernbaneprojekt som kan bidra til mer dagpendling som følge av relativt stor transporttilbudsforbedring mellom Oslo-området og potensielle nye utbyggingsområder.

Norges Naturvernforbund er opptatt av at nye jernbaner og jernbanetilbud ikke må bygges for å øke mobiliteten. En bevisst arealbrukspolitikk må brukes for å dempe transportveksten som kan oppstå. Der det er planer om utbygging av veg og jernbane i samme korridor, særlig på Østlandet og rundt de største byene, må jernbaneutbygging primært komme som erstatning for vegutbygging. Da styrkes jernbanens relative konkurransekraft betydelig, i tillegg til at vi unngår miljøbelastningen av den økte mobiliteten som nye vegger bidrar til. Bygges både veg og bane ut i samme korridor, kan det bli en stor vekst i det totale transportomfanget.

Utbyggingsstrategi for jernbanen

Utbygging av jernbanen må gjøres så skånsomt som mulig, ikke bare med tanke på inngrep i natur- og kulturlandskap, men også for å hindre forstyrrelser av dagens togtrafikk i anleggsperioden. Erfaringer viser at utbygging av ny jernbane nær eksisterende spor gir lange perioder uten, eller med redusert, togtrafikk. Eksempler er bygging av Gardermobanen og nytt dobbeltspor Sandvika–Asker. Nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger er planlagt bygd ut med en periode på 6 måneder uten togtrafikk. Slike forstyrrelser kan gi betydelige negative effekter i form av redusert kollektivandel, også etter at ny bane er ferdig. Dette tilsier at nye delstrekninger primært ikke bør bygges ut nær eksisterende spor, med mindre det er nødvendig for å hindre alvorlige, nye barrierer i naturen.

For å få lagt nye delstrekninger uavhengig av eksisterende spor er det viktig med sammenhengende utbygging over lengre delstrekninger, noe som krever forutsigbare bevilgninger over flere år. En slik utbyggingsstrategi åpner også for mer rasjonell anleggsvirksomhet, dvs. lavere utbyggingskostnader, i tillegg til at prosjektet kan bli tidligere ferdig, noe som kan gi større positiv nytteeffekt. Alt dette tilsier at det etableres nye finansieringsløsninger for jernbaneutbygging, f.eks. flerårige statlige bevilgninger eller statslån.

Mulighetene for høyhastighetsbaner i Norge er under utredning. Norges Naturvernforbund vil komme tilbake med konkrete synspunkter på dette når utredningsarbeidet er ferdig høsten 2007. Vi kan likevel slå fast at flytrafikken i Norge er svært stor per innbygger², og at det er nødvendig å iverksette tiltak som reduserer flytrafikken og miljøproblemene den fører med seg.

Baneprosjekt som er under planlegging, f.eks. i det såkalte IC-trianglet på Østlandet, må bygges ut med tanke på å bli trafikkert av eventuelle høyhastighetstog mellom landsdelene. Jernbaneinfrastruktur har lang levetid, og jernbanebygging krever store investeringer. Det er derfor viktig å ta høyde for eventuelle framtidige behov. Det vil være ille om delstrekninger som bygges nå, ikke tilfredsstillende framtidige krav, slik at de må bygges på nytt. Det vil sannsynligvis bli for kostbart og gi for store arealinngrep og eventuelle barriereeffekter. I så fall vil jernbanen kunne bli nødt til å leve med nye flaskehalser som reduserer dens konkurransekraft. Dette tilsier at enkelte baneutbyggingsplaner må gjennomgås på nytt.

Et konkret eksempel er strekningen Eidsvoll–Hamar. Denne må planlegges med tanke på eventuell framtidig høyhastighetstrafikk mellom landsdelene. Det kan resultere i løsninger som både tillater høyere hastigheter og gir mindre inngrep, dersom traseen flyttes vekk fra strandsonen langs Mjøsa.

Vi minner om at det er jevn, høy fart som er viktig for å oppnå konkurransedyktig gjennomsnittshastighet for tog. Delstrekninger med høy topphastighet ispedd delstrekninger med redusert fart slår negativt ut for både gjennomsnittshastighet,

² Se bl.a. rapporten *Air [Transport Dependence in European Countries](#)*, skrevet for Avinor.

driftsøkonomi og energiforbruk. Vi vil derfor peke på det uheldige i at dobbeltsporet fra Eidsvoll mot Hamar etter gjeldende utbyggingsplaner vil bindes opp til en trasé gjennom Eidsvoll stasjon som tillater maksimalt 130 km/t.³ Også i en situasjon uten høyhastighetstrafikk mot Trondheim vil det neppe være ønskelig at alle tog stopper på Eidsvoll.

Nytt dobbeltspor Oslo–Ski

Norges Naturvernforbund nevner ikke mange enkeltprosjekt i denne uttalelsen, men vil likevel påpeke at nytt høyhastighetsdobbeltspor mellom Oslo og Ski må få høy prioritet i kommende NTP. Rask og sammenhengende utbygging av dette dobbeltsporet vil være viktig for lokaltrafikken rundt Oslo, regiontrafikken på Østfoldbanen og godstrafikken til/fra Østfold, Sverige og kontinentet – i tillegg til at det vil inngå som en del av en eventuell modernisert bane for raske persontog til/fra utlandet.

Vi vil be Jernbaneverket på nytt vurdere om det er behov for en stasjon på Kolbotn på det nye dobbeltsporet Oslo–Ski. Kolbotn er ikke noe viktig målpunkt for passasjerer som kommer sørfra. Det viktige må være at dobbeltsporet gir økt kapasitet i korridoren Oslo–Ski og kortest mulig kjøretid for tog som går mellom Oslo og hhv. Moss, Mysen, Fredrikstad/Halden og utlandet.

En ny stasjon på Kolbotn er omstridt. Å droppe en stasjon der kan derfor bidra til raskere framdrift i prosjektet, noe som er viktig. Kostnadsbesparelsen vil også bli stor. Om ønskelig kan prosjektet fortsatt bygges i to etapper, med påkjøringsspor mellom ny og gammel bane et sted sør for Kolbotn. Vi vil også anta at å droppe ny stasjon på den nye banen vil være sikkerhetsmessig å foretrekke fordi en da slipper plattformer med passerende tog i høy hastighet.

Tiltak for godstrafikk viktig

Siden godtrafikken er en viktig del av togtrafikken, er det avgjørende at forbedringer av jernbanenettet også kommer godtrafikken til gode. Dette gjelder både rundt

Eksempel: Banetiltak for person- og godstrafikk på Dovrebanen

Som nevnt bør investeringene i jernbanenettet ha som formål å styrke både person- og godstransporten. Ser vi på hovedaksen mellom Oslo og Trondheim, planlegges det nytt dobbeltspor mellom Gardermoen/Eidsvoll og Lillehammer, som gir kapasitet for flere person- og godstog.

Stadig flere godstog gjør at det blir behov for større kapasitet også på strekningen Lillehammer–Trondheim. Jernbaneverket bør derfor vurdere om det kan være aktuelt å bygge noen nye, lengre kryssingsparseller her, primært for å øke kapasiteten for godstog, men også for å gi kortere kjøretid for persontog. Disse parsellene må bygges slik at de på sikt kan inngå i en eventuell ny eller betydelig modernisert bane. Kryssingsparsellene kan bygges enten som dobbeltsporparseller eller som nye linjeinnkortinger i tillegg til dagens bane. Aktuelle steder kan være sør for Tretten, forbi Kvam (under Teigkampen), ved Engan og vest for Ulsberg.

For øvrig er Rørosbanen en viktig reservekapasitet for godstog mellom Østlandet og Trøndelag.

³ Togsett NSB bruker i langdistanse- og delvis regiontrafikk trenger ca. 12 km på å akselerere fra 130 til 210 km/t på en strekning uten stigning. Det forteller oss at korte strekninger med hastighetsreduksjon kan få betydelig innvirkninger på gjennomsnittsfarten. De gjeldende planene for dobbeltspor fra Eidsvoll og nordover forutsetter i tillegg at persontrafikken fortsatt vil måtte gå på den bratte delstrekningen sør for Eidsvoll med stigning på opptil 27 promille. Skal farten økes i stigning, kreves det betydelig lengre akselerasjonsdistanser enn på strekninger uten stigning.

byene, der kapasiteten på dagens banenettet i stor grad er brukt opp, og i forbindelse med eventuelle nye baner mellom landsdelene.⁴

På kort og mellomlang sikt er det viktig å prioritere investeringer i godsterminaler og flere lengre kryssingsspor, primært for godstog.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Jan M. Vevatne
fung. generalsekretær

⁴ Et høyhastighetsdobbelspor som trafikkeres med persontog hver halvtime hver retning, vil ha kapasitet til to godstog per retning per time, dersom det bygges forbikjøringsspor ved omtrent hvert 7. mil (forutsatt at høyhastighetstog kjører i 200 km/t i gjennomsnitt og godstog i 90 km/t i gjennomsnitt).