

1.12.2006

Jernbaneverket Utredning
Postboks 4350
2308 HAMAR

KOMMENTARER TIL HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN

Norges Naturvernforbund takker for invitasjonen til å komme med innspill til det videre arbeidet med å utrede høyhastighetsbaner.

Vi konkluderer med at første fase av utredningsarbeidet peker på at det kan være markedsgrunnlag for høyhastighetsbaner på flere strekninger i Norge. Eksempelvis anslår konsulentgruppa under ledelse av VWI at det er trafikkgrunnlag nok til å kjøre 17 togavganger hver retning daglig med 150 passasjerer om bord mellom Oslo og Trondheim. Når det gjelder et høyhastighetsnett mellom Østlandet og Vestlandet, anslår konsulentgruppa at det vil bli 8500 passasjerer per dag i gjennomsnitt per strekningskilometer. Dette er om lag fem ganger mer enn hva Transportøkonomisk institutt kom fram til i sin rapport *Vurdering av mulighetene for lønnsom drift på Haukelibanen* fra 2002 – og da har konsulentgruppa ikke tatt hensyn til trafikkpotensialet til/fra Haugesund eller som følge av direktetog mellom Vestfold/Telemark og Vestlandet.

Fase 1 av utredningsarbeidet bør betraktes som et første skritt i en grundig debatt om muligheter og utfordringer forbundet med høyhastighetsjernbaner i Norge. Siden dette er en viktig debatt om hvordan jernbanen i Norge bør utvikles, er det noe underlig at det ikke er satt av mer enn 2,2 mill. kroner til utredningsarbeidet. Til sammenlikning skal det brukes 8,5 mill. kroner på å utrede den såkalte Tromsbanen, en bane som etter planen skal koble Tromsø til det svenske jernbanenettet.

"Høyhastighet på norsk"

Konsulentgruppa har i sitt arbeid pekt på at reiseaktiviteten generelt og flytrafikken spesielt er svært stor per innbygger i Norge. Få innbyggere bidrar likevel til at det totale trafikkgrunnlaget er lite sett i forhold til i andre land i Europa. Konklusjonen er derfor at eventuelle høyhastighetsbaner i Norge må bygges kostnadseffektivt. Vi reagerer derfor på at konsulentgruppa i hovedsak legger opp til å bygge egne baner for bare høyhastighetstog. Norges Naturvernforbund mener at kostnadseffektiv jernbane i et land med forholdsvis lavt trafikkgrunnlag som hovedregel må bety at nye baner bygges med tanke på å betjene både godstrafikk og persontrafikk, inkludert et visst undervegsmarked.

Dersom vi ser på korridoren mellom Oslo og Trondheim, betrakter vi det som lite sannsynlig og neppe ønskelig at det skal bygges en tredje jernbane mellom Østlandet og Trøndelag, som skal komme i tillegg til Dovrebanen og Rørosbanen. Situasjonen er nok en annen f.eks. i Tyskland, der høy befolkningstetthet tillater at gamle baner opprettholdes for regionale tog og godstog.

Norges Naturvernforbund finner det oppsiktsvekkende at konsulentgruppa legger opp til å bygge enkeltspor for høyhastighetstog i deler av IC-trianglet. Vi antar at dette skyldes at konsulentgruppa har sett på infrastruktur og kapasitetsbehov for høyhastighetstog isolert, uten å studere mulighetene for å samordne høyhastighetstraseen med andre baneutbygginger i samme korridor.

Jernbaneverket planlegger – uavhengig av eventuell høyhastighetstrafikk mot Trondheim – å bygge dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer, jamfør Jernbaneverkets stamnettutredning. Norges Naturvernforbund mener det er viktig at dobbeltspor i det såkalte IC-trianglet, inkludert strekningen Eidsvoll–Lillehammer, planlegges og bygges med tanke på eventuell framtidig høyhastighetstrafikk mellom landsdelene. Det vil redusere utbyggingsbehovet, i tillegg til at det kan redusere infrastrukturens naturinngrep og barriereeffekter. Nybygging av dobbel infrastruktur i samme korridor over lengre strekninger, dvs. én ny bane for regionale tog og godstog og en annen ny bane for høyhastighetstog, anser vi for lite aktuelt av både økonomiske og miljømessige grunner.

Vi minner om at det er jevn, høy fart som er viktig for å oppnå konkurransedyktig gjennomsnittshastighet. Delstrekninger med høy topphastighet ispedd delstrekninger med redusert fart slår negativt ut for både gjennomsnittshastighet, driftsøkonomi og energiforbruk. Vi vil derfor peke på det uheldige i at dobbeltsporet fra Eidsvoll mot Lillehammer etter gjeldende utbyggingsplaner vil bindes opp til en trasé gjennom Eidsvoll stasjon som tillater maksimalt 130 km/t.¹ Også i en situasjon uten høyhastighetstrafikk mot Trondheim vil neppe være ønskelig at alle tog stopper på Eidsvoll, jamfør omtalen av stoppmønster i stamnettutredningens kapittel 3.5.

Et høyhastighetsdobbeltspor i IC-trianglet som trafikkeres med tog hver halvtime hver retning, vil fortsatt ha kapasitet til to godstog per retning per time, dersom det bygges forbi kjøringsspor ved omtrent hvert 7. mil (forutsatt at høyhastighetstog kjører i 200 km/t i gjennomsnitt og godstog i 90 km/t i gjennomsnitt).

Videre utredninger i fase 2

Når det gjelder en eventuell bane mellom Østlandet og Trøndelag, betrakter vi markedet i Møre og Romsdal som interessant, særlig med tanke på at fylket representerer et betydelig potensial for økt godstrafikk med jernbane. Både dette argumentet – som innebærer kobling med Raumabanen på Dombås – og det faktum at Jernbaneverket planlegger dobbeltspor til Lillehammer uavhengig av høyhastighetsutredningen – noe som vil gi redusert utbyggingsbehov til Trondheim dersom dobbeltsporet bygges for tilstrekkelig hastigheter – tilsier at et alternativ via Gudbrandsdalen bør utredes.

Vi registrerer med glede at det er økt etterspørsel etter sporkapasitet for godstrafikk på det norske banenettet. Korridoren mellom Østlandet og Trøndelag er blant de "tyngste" trafikkmessig. Vi ber Jernbaneverket vurdere mulighetene for på kort og mellomlang sikt å bygge kryssingsbelter mellom Hamar og Trondheim som gir økt kapasitet for godstrafikken, og som samtidig bygges slik at de kan inngå i en eventuell framtidig høyhastighetsbane mellom Østlandet og Trøndelag. Et

¹ Togsett av type 73, som 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.

traséalternativ via Gudbrandsdalen egner seg med andre ord for gradvis utbygging. Det er imidlertid viktig at en bygger med utgangspunkt i en helhetlig plan.

Flytrafikken mellom Østlandet og Vestlandet er stor. Norges Naturvernforbund mener derfor at høyhastighetsutredningens fase 2 må gå videre og utrede mulighetene for høyhastighetsbaner som kan bidra til å redusere flytrafikken på de tett trafikkerte flyrutene mellom Østlandet og Vestlandet.

Norges Naturvernforbund registrerer at konsulentgruppa med VWI i spissen ser på en ny jernbane langs sørlandskysten som markedsmessig interessant. Også Norsk Bane AS og Den sørnorske høyhastighetsringen har en ny bane på denne strekningen med i sine planer. At tre uavhengige utredninger peker i samme retning, burde være et tydelig signal om at Agderbanen – som Norges Naturvernforbund lanserte sommeren 2002 – kan ha noe for seg. Se: www.naturvern.no/agderbanen

Miljøbetraktninger

Prognosene for flytrafikk viser sterk vekst både i Norge og globalt, til tross for at de alvorlige klimautfordringene verden står overfor, er godt dokumentert og satt høyt på den politiske dagsordenen. Det norske Lavutslippsutvalget har tatt utgangspunkt i at utslippet av klimagasser må reduseres med 50–80 prosent innen 2050. Andre mener at reduksjonen i den vestlige verden må bli enda større og gjennomføres raskere. Uansett burde det være liten tvil om at prisen på klimagassutslipp vil øke, enten gjennom kvotehandelsordninger eller avgifter som blir nødvendige for å nå ambisiøse utslippsmål. Norges Naturvernforbund mener derfor at nyttekostnadsvurderingene av høyhastighetsbaner og andre investeringsprosjekt må operere med antatte framtidige priser på klimagassutslipp og ikke dagens priser. Da kan verdien av å redusere flytrafikken bli betydelig større.

Jernbanesatsing begrunnes ofte med behovet for regionalutvikling, eller økt mobilitet eller regionforstørring, som enkelte kaller det. I sistnevnte begrepet ligger det at jernbanen skal kunne muliggjøre bl.a. dagpendling over lengre distanser. Nye og raskere togtilbud gjør det mer attraktivt å reise, pga. nye reisemuligheter og generelt økt konkurranse i transportmarkedet. Også Jernbaneverket bruker regionforstørringsargumentet i sitt forslag til stamnettutredning for perioden fram mot 2040.

En av de største miljøutfordringene for transportsektoren er den sterkt økende transportmengden. 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. Disse 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 muligens bidra til redusert energiforbruk, under forutsetning av at denne formen for bosetting erstatter spredt boligutbygging nær sentrale strøk, f.eks. i Akershus.

Vi legger vekt på at bygging av nye jernbaner får størst positiv miljøeffekt dersom de kommer som erstatning for nye vegger som bidrar til kortere reisetider med bil. Da styrkes jernbanens relative konkurransekraft ytterligere, i tillegg til at vi unngår miljøbelastningen av den økte mobiliteten som nye vegger bidrar til.

Når det gjelder inngrep i natur- og kulturlandskap, må alle konkrete traséplaner bli underlagt grundige vurderinger. Mye tyder imidlertid på at de negative

konsekvensene kan dempes når lengre strekninger planlegges under ett og ikke bit for bit.

Oppsummering

Norges Naturvernforbund legger vekt på følgende når det gjelder videre utredning av mulighetene for høyhastighetsbaner i Norge:

- Eventuelle nye baner for høyhastighetstog må bidra til at også godstrafikken får et kraftig løft.
- Nye jernbanespor i IC-trianglet må bygges med tanke på eventuell framtidig høyhastighetstrafikk mellom landsdelene. Det betyr at en del planer må gjennomgås på nytt.
- Når det gjelder en eventuell høyhastighetsbane mellom Østlandet og Trøndelag, mener vi det er riktig at det utredes et alternativ med kobling til Raumabanen, særlig med tanke på økt godstrafikk.
- Flytrafikken mellom Østlandet og Vestlandet er stor. Vi mener derfor det er riktig at det utredes muligheter for høyhastighetsbaner mellom Østlandet og Vestlandet i fase 2 av høyhastighetsutredningen.
- Det må gjøres helhetlige miljøvurderinger som tar hensyn til at klimagassutslipp kan få en langt høyere pris i framtida. Også de negative effektene av nyskapt trafikk (økt totalmobilitet) må tas med i vurderingene.

Norges Naturvernforbund ber Jernbaneverket ta hensyn til innkomne merknader og styre den videre utredningsprosessen.

Avslutningsvis vil vi påpeke at det er gledelig at det er stor interesse for høyhastighetsbaner, også i det politiske miljøet. Vi håper at den samme interessen vil resultere i økte bevilgninger til viktige jernbaneprosjekt også på kort sikt. Vi vil spesielt nevne nytt dobbeltspor Oslo–Ski, som er av stor betydning for både lokaltrafikk, regiontrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Lars Haltbrekken
leder

Kopi:
- Samferdselsdepartementet
- Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget