

Oslo, 22. juni 2009

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref.: 08/01047 SJS 023

INNSPILL TIL JERNBANEVERKETS HANDLINGSPROGRAM 2010–2013

Vi viser høringsbrev datert 12. mai 2009 om handlingsprogrammet for 2010–2013. Norges Naturvernforbund avgir herved en uttalelse.

Differensiert strategi for jernbaneutbygging

Investeringer i infrastruktur, som har lang levetid, må gjøres i tråd med en helhetlig plan. Dette er viktig for at investeringene skal få størst positiv effekt, og for å hindre at investeringer legger uheldige føringer for framtidige investeringer.

Norges Naturvernforbund legger vekt på at Jernbaneverket snarest mulig setter i gang en planprosess med tanke på å avklare hvilke konsepter for utvikling av banene/korridorene som bør velges. Dette vil dreie seg om både ambisjonsnivå og om eventuelle korridorvalg for nye baner. Dette bør være en viktig del av de kommende nye utredningene av høyhastighetsbaner, jamfør Stortingets behandling av NTP 2010–2019. Norges Naturvernforbund vil også understreke behovet for å legge flerbruksprinsippet til grunn når nye høyhastighetsbaner skal utredes, dvs. at de må ha høy kapasitet (som regel dobbeltspor med forbikjøringsmuligheter) samt stigningsforhold som er gunstige for godstrafikk.

På strekninger i korridorer der det er lite sannsynlig at det vil komme nye baner, f.eks. Steinkjer–Bodø, bør investeringene bidra til å oppfylle langsiktige mål. På strekninger der det er sannsynlig at ny bane vil komme, bør det velges en differensiert strategi. Større investeringer bør passe inn i den langsiktige planen. Samtidig kan og bør det gjøres mindre investeringer som f.eks. kapasitetsøkinger på dagens bane. Men da bør også enklere løsninger vurderes, som kan gjennomføres raskt og til lavere pris, f.eks. flere kryssingsspor som har akseptabel lengde framfor noen få lange med samtidig innkjør. Samtidig bør det vurderes løsninger der det istedenfor kryssingsspor med samtidig innkjør kan bygges dobbeltsporstrekninger som vil inngå i en høyhastighetsbane på lang sikt, f.eks. på strekningen Lillehammer–Trondheim. Vi nevner to eksempler som, ifølge Norsk Bane, kunne passe inn i en framtidig høyhastighetsbane:

- Nytt dobbeltspor fra Hundorp, med ny stasjon ved Vinstra på elvas vestsida, og tilkobling på dagens trasé omtrent midtvegs mellom Kvam og Sjoa. Parsellen vil bli ca. 22 km lang, med om lag en tredel i tunnel. Banen vil gå under Teigkampen og dermed korte inn dagens trasé med ca. 7 km
- Nytt dobbeltspor som starter øst for Vålåsjø og går i dagens i ca. 10 km før det går i en ca. 5 km lang tunnel under Hjerkinshøe og kan kobles til dagens spor ved Kongsvoll. Dersom E 6 samtidig legges i tunnel på delstrekninger, vil tiltaket bidra til å fjerne en barriere for villreinen i Dovrefjell- og Rondane-traktene

Kortsiktige tiltak for et bedre langdistansetilbud

Vi viser til vårt brev til Jernbaneverket angående deres arbeid med Klimakur 2020, datert 10. mars 2009, der vi peker på at forholdsvis beskjedne overføringer av trafikk fra fly til tog kan gi utslippsreduksjoner på i underkant av 50 000 tonn CO₂-ekvivalenter årlig. Dette er mye sett i forhold til andre utslippsreduksjoner som jernbanen kan bidra med i persontrafikken, dersom vi ser bort ifra høyhastighetsbaner.

Norges Naturvernforbund ber Jernbaneverket vurdere mindre tiltak som kan gjennomføres i perioden 2010–2013 for å øke hastigheten på fjerntog på hovedstrekningene i Norge og til/fra Sverige. Det bør utarbeides en strategi sammen med NSB som har som ambisjon å øke frekvensen og gjennomsnittsfarten på langdistansetog på kort sikt. Mye bør kunne gjøres uten infrastrukturinvesteringer overhodet, i og med at det alt i dag er mulig å kjøre med såkalt krengehastighet (blåskilt) på strekningene Drammen–Kristiansand og Eidsvoll–Trondheim, og at det sannsynligvis uten store kostnader vil være mulig å skilte flere strekninger med krengehastigheter, f.eks. Oslo–Kornsjø, Lillestrøm–Charlottenberg og Kristiansand–Stavanger.

Konkrete prosjekter som er omtalt i NTP

Norges Naturvernforbund legger vekt på at de dobbeltsporutbyggingene som påbegynnes eller planlegges i handlingsprogramperioden 2010–2013, må kunne passe inn i eventuelle framtidige høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Dette stiller krav til hastighetsstandard, der 250 km/t bør settes som minstekrav til gjennomgående hastighet. Det er spesielt viktig at nye delparsellene ikke sementerer flaskehalsen som på sikt vil innebærer fartsreduksjoner.

Norges Naturvernforbund setter pris på signaler fra Jernbaneverket om at flere utbyggingsplaner vil bli gjennomgått og justert med tanke på hastighetsstandard. Vi støtter Jernbaneverkets skisserte løsning om å bygge ut parsellene Holm–Holmestrand og Holmestrand–Nykirke sammenhengende for 250 km/t. Tilsvarende planrevisjoner bør gjøres for alle prosjekter.

Vi legger vekt på at det nye dobbeltsporet Oslo–Ski må få høy prioritet og rask framdrift. I planleggingsarbeidet bør det søkes løsninger som gjør at hastigheten for gjennomkjøring av Ski stasjon inkludert kurven i sørenden blir høyest mulig.

Bedre driftsstabilitet må ha høy prioritet

Dagens driftsstabilitet på banenettet er ikke tilfredsstillende. Denne må bedres vesentlig, ikke minst i Oslo-området. Vi forutsetter at tiltak som bedrer driftsstabiliteten, får høy prioritet. Dersom NTP 2010–2019 ikke inneholder nok midler til dette, må Jernbaneverket tidlig informere omverdenen om det.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz
fagleder