

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

## **HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNINGER FOR IC-STREKNINGENE**

### **Innledning**

Naturvernforbundet avgir herved en uttalelse til de tre konseptvalgutredningene (KVU-ene) for Oslo–Halden (Østfoldbanen), Oslo–Lillehammer (Dovrebanen) og Oslo–Skien (Vestfoldbanen). Først drøfter vi momenter som er av generell karakter, før vi omtaler de respektive banestrekningene separat.

### **Hovedbudskap**

- Utbygging av IC-strekningene må anses som et ledd i å utvikle en konkurransedyktig, nasjonal jernbaneinfrastruktur for person- og godstrafikk. Nytteeffektene må ses i et nasjonalt lys. Og de må ses i et langsiktig perspektiv, som første etappe av nye baner mellom landsdelene og til/fra Sverige.
- Miljø- og samfunnsnyttene av IC-utbygging må vurderes i lys av miljømål og strengere miljøkrav som må forventes i framtida, med tilhørende økt verdisetting av miljøskade og dermed økt overføring av person- og godstransport til bane.
- KVU-ene viser at trafikken på IC-strekningene vil øke dramatisk dersom disse vil inngå i framtidige høyhastighetsbaner. Eksempelvis sier KVU-en at IC-trafikken på nordre del av banen Oslo–Lillehammer vil bli på om lag 1,0 mill. passasjerer årlig med nytt dobbeltspor i 2025. Trafikken i eventuelle høyhastighetstog kommer i tillegg og vil bli på i overkant av 3,2 mill. passasjerer.
- Det er også svært interessant at den samfunnsøkonomiske nyttekostnadsbrøken endrer seg betydelig dersom IC-strekningene vil bli deler av framtidige høyhastighetsbaner. To av de tre av banene vil gå fra negativ til positiv samfunnsnytte dersom nyttegevinsten for høyhastighetstrafikken også inkluderes i regnestykket.
- Miljøgevinsten av jernbanesatsing avhenger av hvilke øvrige grep som gjøres for å styrke toget på bekostning av de mer miljøskadelige transportformene. Naturvernforbundet mener det er viktig at nytteberegningene ses i sammenheng med andre tiltak, og at det inngås forpliktende avtaler mellom staten og fylkeskommuner/kommuner som gjør at lokale myndigheter bl.a. fører en arealpolitikk som bygger opp om jernbanen, og innfører strengere parkeringsbegrensninger, kjøprising i byregionene og permanente bompenggeordninger på hovedvegnettet.
- Med ambisjoner om å få ferdigstilt strekningen innen 10–12 år etter vedtak, som forhåpentlig vil skje i 2013, trengs det full utbygging på alle strekninger fra dag én. Dersom det blir behov for å prioritere mellom strekningene, ber vi om at regioner som viser vilje til å ta politiske grep som styrker toget på bekostning av bilbruk – gjennom en bevisst arealpolitikk og f.eks. kjøprising og permanente bompenger – får høyeste prioritet.
- Naturvernforbundet er i hovedsak enig i Jernbaneverkets anbefalte konsepter for de tre banestrekningene.

## Øvrige generelle merknader

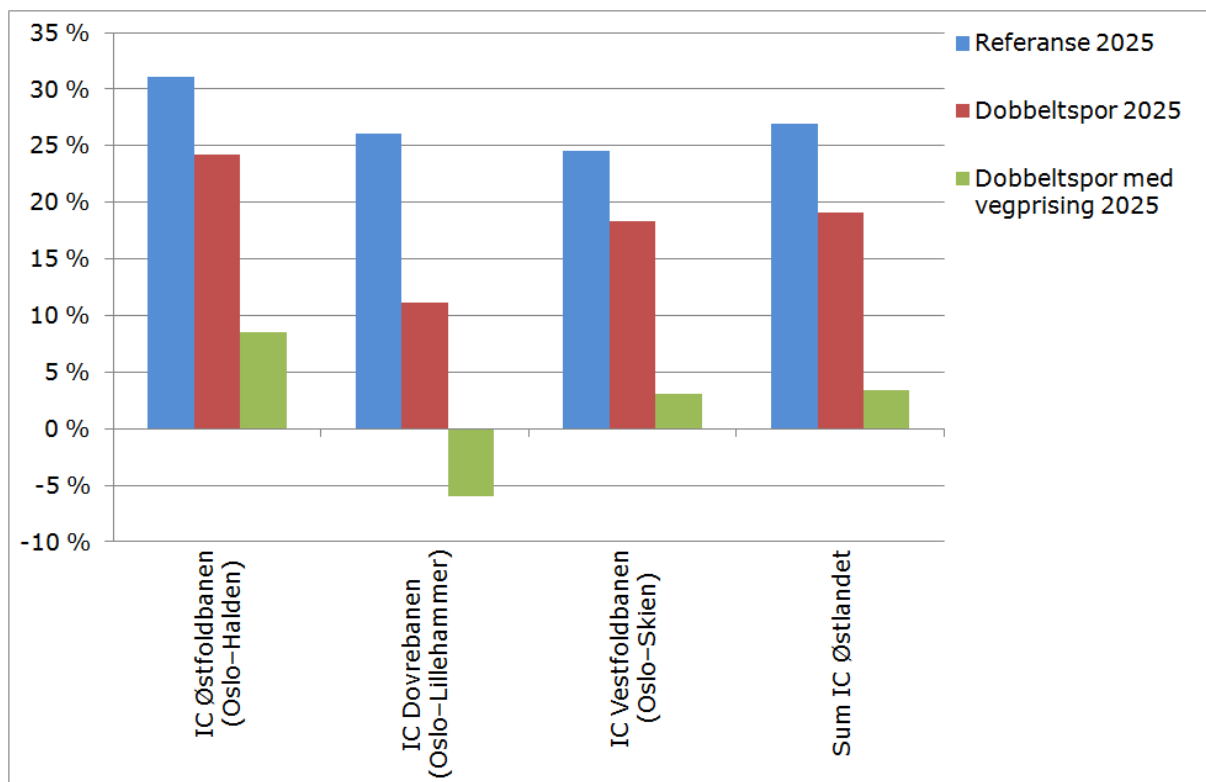
### Samsvar mellom mål og virkemidler i analysearbeidet

For å få samsvar mellom mål og virkemidler er det avgjørende at det samfunnsøkonomiske modellapparatet tar hensyn til transport- og miljøpolitiske mål. To viktige mål som er relevante her, og som er nedfelt i stortingsmeldinger, er målet om at transportsektoren skal redusere sine klimagassutslipp med 2,5–4,0 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv. innen 2020, og at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Når det er et mål at transportsektoren skal redusere sine utslipp med en bestemt mengde, må det eksempelvis legges inn en utslippskostnad som gjelder denne sektoren – og ikke generelle utslippskostnader (f.eks. kvotepris).

Det er også viktig at det i KVV-sammenheng gjøres langsiktige vurderinger, som forsøker å ta hensyn til framtidige innstramminger i miljøkrav som det er nærliggende å anta at vil komme, f.eks. krav som gjør at det anerkjente 2-gradersmålet i klimapolitikken vil bli nådd. Da må utslippsreduksjonene bli *vesentlig* større enn det som til nå er vedtatt. Tilsvarende innskjerpinger bør også forventes for at Norge skal kunne innfri sine internasjonale forpliktelser om naturmangfold, og det er heller ikke urimelig å anta at det vil bli strengere krav om vern av matjord og reduksjon i f.eks. støy og lokal luftforurensing.

### Økt miljønytte av supplerende grep

Naturvernforbundet vil vise til supplerende beregninger gjort av Vista Analyse (se vedlegg), som viser at full utbygging av dobbeltspor i kombinasjon med en permanent vegbrukspris/bompengeordning på 50 øre per personkilometer vil resultere i at biltrafikkreduksjonen<sup>1</sup> langs Vestfoldbanen vil bli tre og en halv gang større enn om jernbanen bygges ut uten noen vegbrukspris/bompengeordning. Langs Østfoldbanen vil biltrafikkreduksjonen i så fall bli mer enn tre ganger større og for Dovrebanen mer enn dobbelt så stor. Dette vil øke miljønyttene av jernbaneinvesteringene drastisk.



<sup>1</sup> Beregningene gjelder trafikken som går internt i IC-området (som omfattes av den såkalte IC-modellen), unntatt reiser internt på strekningene Oslo–Ski, Oslo–Eidsvoll og Oslo–Drammen. Biltrafikken inn og ut av IC-området er heller ikke inkludert i beregningene.

Utgangspunktet for figuren på forrige side er persontrafikk med bil mellom IC-stasjonsbyene i 2008 målt i personkilometer. Søylene viser *endringene* i denne trafikken ved ulike grep, sett i forhold til 2008-situasjonen. *Referanse 2025* angir endringene dersom dagens vedtatte planer (i henhold til NTP 2010–2019) realiseres og befolkningsvekst, økonomisk utvikling etc. blir som prognosene tyder på fram til 2025. *Dobbeltspor 2025* viser endringene etter full utbygging av dobbeltspor i 2025. Her er det forutsatt at alle bompenger på hovedvegnettet avvikles. *Dobbeltspor og vegprising 2025* viser endringene ved en kombinasjon av fullt utbygd dobbeltspor samt innføring av en vegbrukspris/bompengeordning på 50 øre per personkilometer i 2025.

IC-strekningene kan dermed bidra til følgende reduksjoner i klimagassutslipp (målt i 1000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. årlig):

	IC-utbygging isolert (person- og godstrafikk)	Ekstra pga. høyhastighetstog på IC-strekningene (persontrafikk)	Ekstra pga. økt vegbrukspris (persontrafikk)	Sum
Østfoldbanen	16	10	22	48
Dovrebanen	26	42	13	81
Vestfoldbanen	15	38	36	89

Det er verd å understreke at trafikkberegningene i KVVU-ene forutsetter at bompengene på hovedvegnettet er tatt bort. Innføring av permanent vegbrukspris/bompengeordning vil derfor ikke resultere i en like stor netto kostnadsøkning for bilistene.

Naturvernforbundet vil understreke at trafikkberegningene for Dovrebanen, som vist i figuren på forrige side, samt lønnsomhetsberegningene for nytt dobbeltspor forutsetter at E 6 ikke bygges ut til motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer. Konseptanalysen (s. 27) viser tydelig hvor negative konsekvensene vil være dersom motorvegen bygges ut. Trafikken i 2025 vil reduseres med 164 000 passasjerer eller 13,5 mill. passasjerkilometer årlig. Reduksjonen er størst ved stasjonene Lillehammer, (-12 prosent), Moelv (-18 prosent) og Brumunddal (-14 prosent). Dette underbygger hvor viktige det er å bygge ut jernbanen framfor å bygge motorveger.

#### Sammenlikning mellom hastighetsstandarder

For å oppnå størst miljøgevinst tyder mye på at utfordringene vil ligge i å finne en trasé som best mulig styrker eksisterende bysentre og bygger opp om en konsentrert arealbruk i og rundt disse, samtidig som banene skal ha kapasitet nok og tilby hastigheter som gir god framkommelighet også for godstog og potensielle høyhastighetstog over lengre strekninger. Jernbaneverket har i stor grad greid å finne traseer som ivaretar disse ønskene, riktignok med noe unntak for Østfoldbanen.

Vi stusser imidlertid på at KVVU-ene legger til grunn ulike tunnelstandarder på baner for 200 km/t versus 250 km/t. I kostnadsberegningene for 200 km/t legges det til grunn tunneler med to spor i ett tunnellopp, mens det for 250 km/t legges til grunn to tunnellopp med ett spor i hvert. Dette gjør at tunneler for 250 km/t blir dyrere enn tunneler for 200 km/t. Vi kan ikke se at det er noe godt faglig grunnlag for å operere ned ulike kostnader for de ulike konseptene her. Det er fordeler og ulemper med både ettløps- og toløpstunnelene, og disse gjelder for både 200 km/t og 250 km/t. Jernbaneverket bygger nå nye tunneler på Vestfoldbanen for 250 km/t (på parsellene Holm–Holmestrand–Nykirke og Farriseidet–Porsgrunn) med to spor i ett tunnellopp. Det kan være gode grunner for å bygge toløpstunneler, særlig når tunnelene er lange, men da bør de økte kostnadene som er forbundet med dette, legges inn i både 200 km/t- og 250 km/t-konseptene.

Konseptanalysen for Dovrebanen presenterer kjøretidsberegninger for langdistanse-/ høyhastighetstog på nytt dobbeltspor. Her pekes det på at bruk av høyhastighetsmaterieell gir økte stasjonsoppholdstider.<sup>2</sup> Kjøretida Oslo–Lillehammer for fjerntog i 200 km/t-konseptet blir på 1:12 timer, mens den for høyhastighetsmaterieell i 250 km/t-konseptet blir på 1:11 timer. Dette betyr ikke at kjøretidsforskjellen mellom de to konseptene er på bare ett minutt, alt annet likt. Konseptanalysen viser at oppholdstidene for Oslo–Lillehammer til sammen er 3 minutter lengre med høyhastighetstog enn vanlige fjerntog. Skal denne strekningen inngå som en del av en framtidig høyhastighetsbane til Trondheim via Gudbrandsdalen for hastigheter på 250 km/t eller mer, vil kjøretidsforskjellen mellom 200 km/t- og 250 km/t-konseptet bli på 4 minutter.

#### Gjennomkjøring av stasjoner i høy hastighet

Flere steder vil det være riktig å bygge stasjonene slik at de kan passeres av tog som ikke stopper, uten å senke farten. Normalt tillates det da ikke høyere hastighet enn 200 km/t, fordi dette kan være farlig for personer som oppholder seg på plattformene. Nye Holmestrand stasjon bygges derfor med fire spor, der de to midtre anlegges uten plattform og kan brukes av tog som passerer i 250 km/t. En slik firesporsløsning virker fornuftig i mange tilfeller. Vi vil imidlertid peke på at Jernbaneverkets høyhastighetsutredning<sup>3</sup> presenterer flere løsninger for å ivareta sikkerheten for personer som oppholder seg på plattformene, deriblant enklere grep, f.eks. bruk av fysiske sperrer som hindre personer i å oppholde seg på plattformene når det ikke kommer tog som skal stoppe. Slike løsninger bør også vurderes for eventuell bruk på IC-strekningene, der det av kapasitetsmessige årsaker ikke er nødvendig med mer enn to spor.

#### Busskonsept

I de innledende drøftingene av konseptmuligheter vurderes et alternativ med utvikling av infrastruktur for et ekspressbussnett. Naturvernforbundet er skeptisk til et slikt alternativ. Vi vil likevel peke på at dersom det skulle være aktuelt med ekspressbusser som alternativ til togsatsing, så må dette gjøres slik at ett bilfelt i hver retning omgjøres til kollektivfelt (der hvor det er fire kjørefelt eller flere). Det hadde vært interessant å få kartlagt trafikk- og miljøeffektene av å begrense biltrafikken på en slik måte.

#### **Østfoldbanen (Oslo–Halden)**

Naturvernforbundet har forståelse for det anbefalte konseptet, som innebærer at ny bane vil kunne betjene de samme byene som i dag, med én og samme togavgang mellom Oslo og Halden.<sup>4</sup> Dette skaper grunnlag for et langt bedre kollektivtilbud også mellom Østfoldbyene. Da er det også viktige at stasjonen lokaliseres sentralt i byene/tettstedene.

En svakhet med det valgte konseptet er at reisetidene fra Oslo til Halden blir forholdsvis lange. For å bøte på dette er det av betydning at de fleste stasjonene utformes slik at de kan gjennomkjøres i forholdsvis høye hastigheter av tog som ikke stopper. I KVV-ene for Dovrebanen og Vestfoldbanen er det lagt opp til at togtilbudet differensieres, slik at noen tog ikke stopper ved alle stasjoner. Vi ser ikke bort ifra at dette kan være aktuelt også på Østfoldbanen, i det minste i rushtidene. I tillegg må vi regne med at det i framtida igjen vil bli kjørt egne fjerntog mellom Oslo og Sverige/Danmark, som ikke vil stoppe ved alle stasjoner.<sup>5</sup> Dette gjelder uavhengig av om dobbeltsporet Oslo–Halden forlenges som en høyhastighetsbane mot Göteborg/København eller ikke. Da er det viktige at de mindre stasjonene kan passeres uten at toget må senke farten vesentlig.

<sup>2</sup> Vi er usikre på om forskjellen i stasjonsoppholdstidene er så store som de er forutsatt her, for tog hhv. med eller uten trykkabin.

<sup>3</sup> Se delrapporten fra WSP Samhallsbyggnad:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/Nyhetsarkiv/Planleggings-og-utviklingsstudier-WSP-Samhallsbyggnad-SE/>

<sup>4</sup> Vi finner det imidlertid litt underlig at konseptet med dobbeltspor Oslo–Moss–Fredrikstad, med direktelinje videre til Halden via Skjeberg inkludert opprettholdelse av dagens bane Fredrikstad–Sarpsborg–Skjeberg/Halden, ikke er analysert videre.

<sup>5</sup> Det var tidligere vanlig at utenlandstog ikke stopper ved alle IC-stasjonene i Norge.

Vi støtter forslaget om at strekningen Sarpsborg–Halden bygges for hastigheter på 250 km/t. Det er viktig at traseen anlegges med tanke på at det nye dobbeltsporet på sikt skal kunne videreføres fra Halden mot Sverige med slake stigninger og en god hastighetsstandard. Det virker også fornuftig å ruste opp Østfoldbanens østre linje, bl.a. for godstog. Forbedringer der vil også kunne komme lokaltrafikken til gode.

Ifølge KVVU-en vil det anbefalte konseptet for Østfoldbanen oppnå et nyttekostnadsforhold på -0,27. Det er interessant å registrere at dersom dobbeltsporet videreføres som en høyhastighetsbane til Göteborg, så vil det anbefalte konseptet Oslo–Halden oppnå en nyttekostnadsbrøk på +0,11. Ifølge KVVU-dokumentene er det da forutsatt at 0,7 mill. passasjerer årlig (i 2025) vil bruket toget over grensa mellom Norge og Sverige, og at om lag 0,6 mill. av disse er gjennomgående reiser på Østfoldbanens IC-dobbeltspor til/fra Oslo/Akershus, som dermed gir dobbeltsporet en mernytte.

Denne nyttekostnadsbrøken vil ventelig bli enda høyere dersom en hadde tatt høyde for at en ny bane sørover fra Halden ikke har Göteborg som endestasjon, men også er ledd i et attraktivt tilbud til Malmö/København og Stockholm via Østfoldbanen. En helt fersk utredning utført av Atkins<sup>6</sup> for Coinco, som riktignok må tolkes med en viss usikkerhetsmargin, viser at reisetider Oslo–København på 3:07 timer og Oslo–Stockholm via Göteborg på 3:45 timer vil gi om lag 2,5 mill. togpassasjerer årlig over grensa mellom Norge og Sverige, det aller meste av dette til/fra Oslo. De forutsatte reisetidene kan ikke oppnås med det anbefalte konseptet for Østfoldbanen i KVVU-en. Likevel mener vi at Atkins-rapporten klart viser at potensialet for mertrafikk på Østfoldbanen er stort, dersom perspektivet utvides til også å omfatte store markeder sør og øst for Göteborg. Dette bekreftes også av en tidligere rapport fra Urbanet Analyse<sup>7</sup>, som bl.a. viser at et IC-tilbud Oslo–København med topphastighet 250 km/t vil få stor attraktivitet.

Når det gjelder godstransport, så forutsetter KVVU-en at jernbanens markedsandel øker fra 17 til 30 prosent av godset over Svinesund. Potensialet for økte godsmengder på Østfoldbanen burde være betydelig større enn dette. I 2011 passerte det om lag 2200 tunge kjøretøy over Svinesund daglig. En større markedsandel enn 30 prosent vil øke nytten og miljøgevinsten av nytt dobbeltspor i forhold til hva KVVU-en viser.

### **Dovrebanen (Oslo–Lillehammer)**

Naturvernforbundet støtter det anbefalte konseptet, som innebærer at det bygges nytt dobbeltspor for 250 km/t, som erstatter dagens trasé. Vi forutsetter at det videre planleggingsarbeidet ivaretar behovet for at stasjonene beholdes eller lokaliseres sentralt i byene/tettstedene. Vi ber også om at det videre planleggingsarbeidet tar hensyn til behovet for å koble til en eventuell ny bane Moelv–Gjøvik.<sup>8</sup>

Som nevnt vil trafikken på nytt dobbeltspor på Dovrebanen øke drastisk dersom banen forlenges som en høyhastighetsbane til Trondheim. Nyttekostnadsforholdet for det anbefalte konsept (DB 4B) endres fra -0,40 til +0,15 dersom dette skulle skje. Dette understreker betydningen av at dobbeltsporet også ivaretar hensynet til tog med høyere hastigheter enn det som ventes brukt i første omgang.

Det er viktig å være klar over at eventuell utbygging av E 6 til motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer vil svekke togets trafikkgrunnlag betydelig, jmfør omtalen av dette på side 3. Jernbaneutbygging må prioriteres foran videre motorvegutbygging.

<sup>6</sup> Atkins (2012): *Market Potential for HSR Services: Oslo–Copenhagen via Gothenburg, Oslo–Stockholm via Gothenburg, Copenhagen–Stockholm via Gothenburg.*

<sup>7</sup> Ellis, Ingunn O., Katrine N. Kjørstad og Lisa Steine Nesse (2011): *Markedspotensial for nye togkonsept i korridoren mellom Oslo og København:*

[http://www.urbanet.no/media/publiseringer/UA\\_25\\_2011\\_Nytt\\_togkonsept\\_Oslo\\_Kbenhavn.pdf](http://www.urbanet.no/media/publiseringer/UA_25_2011_Nytt_togkonsept_Oslo_Kbenhavn.pdf)

<sup>8</sup> Se f.eks. mulige løsninger som er skissert av Deutsche Bahn og Norsk Bane for næringsliv og kommuner i regionen.

Skulle det på sikt oppstår kapasitetsproblemer på det nye dobbeltsporet, fins det ulike tiltak som kan gjøres. En mulighet, som også vil gi andre betydelige nytteeffekter, kan være dobbeltspor på (deler av) Kongsvingerbanen i kombinasjon med opprusting og elektrifisering av Solørbanen og Rørosbanen, som da kan brukes for godstog mellom Østlandet og Trøndelag/Nordland. Langsiktige løsninger via Gjøvik er også aktuelle.

### **Vestfoldbanen (Oslo–Skien)**

Naturvernforbundet støtter det anbefalte konseptet, med nytt dobbeltspor for 250 km/t samt tunnel under Vestfjorden mellom Stokke/Torp. Vi vil påpeke at traseen Tønsberg–Sandefjord kan få en avvikende hastighetsstandard, avhengig av stasjonslokalisering i Sandefjord og hvorvidt det blir stasjon i Stokke eller ikke.

Generelt er det viktig at stasjonene beholdes eller lokaliseres sentralt i byene, for å bygge opp om en arealbruk som fremmer jernbanen og redusere bilbruken. Av den grunn går vi imot at Torp stasjon utvikles til en stasjon for fjerntog, som kan virke i motsatt retning og utvikle Torp til et nytt "tettsted" som tiltrekker seg kjøpesentre og annen næringsvirksomhet, på bekostning av eksisterende bysentre. Foruten å stoppe i Tønsberg bør fjerntog eventuelt stoppe i Sandefjord istedenfor på Torp. Gjøres dette, er det heller ikke avgjørende at stasjonen i Sandefjord kan gjennomkjøres i høy hastighet, som igjen vil kunne påvirke hastighetsstandarder som velges for strekningen Tønsberg–Sandefjord.

I diskusjonen om stasjonslokalisering i Horten mener Naturvernforbundet at Skoppum Vest gir den beste helhetsløsningen når hensynet til natur og matjord samt byggekostnader tas med i vurderingene.

Med ferdig utbygd dobbeltspor på Vestfoldbanen vil antall passasjerer som passerer strekningen Drammen–Sande, øke til om lag 3,8 mill. i 2025, dersom vi teller antall passasjerer i IC-tog på nytt dobbeltspor som kjører internt i IC-området. Dersom Vestfoldbanen i tillegg vil inngå som en del av en høyhastighetsbane videre langs sørlandskysten til Kristiansand og Stavanger, vil antall passasjerer som passerer strekningen Drammen–Sande, øke til om lag 6,4 mill., ifølge KVVU-ens trafikkberegninger. Dette skyldes de mange nye passasjerene som vil ta toget mellom landsdelene. Lenger sør på Vestfoldbanen, på delstrekningen Larvik–Porsgrunn, vil antall IC-passasjerer med nytt dobbeltspor bli om lag 1,1 mill., mens passasjertallet øker til om lag 3,8 mill. dersom Vestfoldbanen vil inngå som en del av en høyhastighetsbane.

Dette underbygger at Vestfoldbanen må bygges ut med en kapasitet og en hastighetsstandard som gjør at framtidige høyhastighetstog mellom landsdelene kan bruke banen.<sup>9</sup>

Dersom utbygging av gjenværende deler av Vestfoldbanen skulle trekke ut i tid, ber vi om at det identifiseres infrastrukturtiltak som vil gjøre det mulig å kjøre tog hver halvtime i begge retninger, i hvert fall i rushtidene. Dette er viktig for å skape et godt alternativ til bilbruk mellom byene langs Vestfoldbanen.

KVVU-en har forutsatt at Vestfoldbanen skal kunne trafikkeres av godstog, som øker kostnadene med om lag 10 prosent, sett i forhold til om banen bygges for bare persontog. Etter hva vi er kjent med, er det ikke lagt inn noen nyttegevinster av å dimensjonere banen for godstrafikk. Dette mener vi er en svakhet. Det er et betydelig potensial for å flytte gods fra veg til bane i korridoren Oslo–Vestfold–Telemark–Agder–Rogaland. Det kan være aktuelt med noe lokal trafikk mellom Oslo-området og Vestfold/Telemark, men særlig etter bygging av Grenlandsbanen vil Vestfoldbanen kunne brukes av gjennomgående godstog, bl.a. i avvikssituasjoner. På tider av døgnet hvor det

<sup>9</sup> Skulle kapasiteten på lang sikt bli sprengt, mener vi det er vanskelig å forsvare bygging av ny direktelinje Drammen–Porsgrunn via indre deler av Vestfold. Behovet for eventuell økt kapasitet bør ses i sammenheng med mulig dobbeltspor Drammen–Kongsberg samt ideen om Haukelibanen, som også inkluderer avgreining mot Grenland.

er ledig kapasitet, vil regulær bruk av Vestfoldbanen kunne redusere godstrafikkens kjøretider og driftskostnader samt bidra til å flytte gods fra veg til bane. Alt dette er nytteeffekter som bør med i regnestykket.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Haltbrekken', with a long horizontal flourish extending to the right.

Lars Haltbrekken  
leder

Vedlegg:

Homleid, Tor (2012): *Beregninger med veiprisning (50 øre/km med bil)*. Vista Analyse