

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 Oslo

22.06.2018

## Høringsuttalelse til jernbanesektorens utkast til handlingsprogram 2018 – 2029

### Behov for oppfølging av vedtaket i NTP om høyhastighetsbaner

I Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, kapittel 3.4.3, ber regjeringen og Stortinget om et «strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Gøteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.» (Våre understrekninger.)

Dette var en del av regjeringens forslag til NTP, etter samråd med V og Krf, og fikk samstemt tilslutning av Stortinget. Regjering og Storting har slik klart understreket at a) alle nye jernbanestrekninger skal kunne inngå i et nasjonalt og skandinavisk/europeisk høyhastighetsnett, b) for dette trenger vi helhetlige, strekningsvise utredninger av dette nasjonale og grensekryssende høyhastighetsnettet og at c) det haster, for å unngå feilinvesteringer i det vi bygger nå.

Det er derfor forbausende at forslaget til handlingsprogram ser ut til å overse disse viktige politiske retningslinjene om høyhastighetsbaner fra regjering og Storting, herunder behovet for rask fremdrift. Vi ber om at Jernbanedirektoratet i det videre arbeidet med handlingsprogrammet innarbeider disse viktige vedtakene om høyhastighetsbaner og sikrer snarlig oppfølging av vedtaket.

Vi minner her om at det fra Norsk Banes utredninger (i perioden 2008 – 2012 gjennom engasjementet av Deutsche Bahn International GmbH) allerede foreligger verdifullt og detaljert materiale som vil kunne være til stor nytte for å oppfylle Stortingets vedtak på den korte tiden Stortinget har forutsatt.

### Positive konsekvenser for InterCity

Å kunne inkludere InterCity-nettet på Østlandet i det fremtidige høyhastighetsnettet, vil være svært viktig også for størst mulig effekt av InterCity-investeringene. I følge Jernbaneverkets presentasjon av KVVU for InterCity, 16.02.2012, plansje 20 (vedlagt), vil samfunnsøkonomien for IC da bedres vesentlig som del av et høyhastighetsnett og endres fra negativ til positiv for Østfoldbanen (fra -0,27 til +0,11) og Dovrebanen (fra -0,40 til +0,15), samt bedres fra -0,69 til -0,3 for Vestfoldbanen (se kolonne 3 og 5 fra høyre).

Som del av et nasjonalt og skandinavisk høyhastighetsnett, vil det være mulig å tilby langt flere avganger i InterCity-området, ikke minst i den såkalt «ytre sirkel», gjennom samspillet med overført langdistanstrafikk fra bl.a. fly og bil. I flg. beregningene fra Deutsche Bahn International, vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for regional-/IC-, langdistanse- og godstrafikk generere frakt- og billettinntekter som både kan dekke drift og vedlikehold av tog og baner, og betale ned investeringene i infrastrukturen. Investeringer i IC alene, vil derimot resultere i driftsunderskudd og øke behovet for subsidier, slik det flere ganger er bemerket i NTP – og følgelig heller ikke kunne gi inntekter til å dekke noen del av infrastrukturinvesteringene.

IC alene gir liten klimaeffekt, og i flg. beregningene reduserer klimautslippene med kun 45 000 tonn CO<sub>2</sub> per år. Dette fordi IC alene vil gi minimal overføring av godstrafikk, flytrafikk og langdistanse biltrafikk til bane,

hvor de store klimaeffektene ligger, og som først vil utløses når IC kan inngå som del av et nasjonalt høyhastighetsnett.

Ved en delvis utsettelse av deler av IC, som foreslått i høringsutkastet til handlingsprogram for NTP, er det derfor svært viktig å nytte tiden effektivt til å innpasse planene for IC i de strekningsvise utredningene av høyhastighetsbaner, jfr. vedtaket i NTP sitert i første avsnitt ovenfor.

### **Positive konsekvenser for godstrafikk på bane**

Det har lenge vært en målsetting om overføring av godstrafikk fra vei til bane og en dobling til tredobling av godstrafikk på bane. Utviklingen har imidlertid gått i motsatt retning. Forarbeidende til NTP viser også at det ikke er mulig å nå målsettingene med eksisterende baner og planer. Skal målene kunne nås, må godstrafikk med tog bli langt mer konkurransedyktig. Dobbeltsporete høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for gods- og persontrafikk, vil gi en helt ny kapasitet, regularitet, hastighet og kvalitet og vil kunne øke godstrafikken på bane til det mangedoble.

### **Mulig brukerfinansiering av drift og bygging av høyhastighetsbaner**

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning fra 2012 kom til at billettinntektene fra togdrift på høyhastighetsbaner vil dekke alle drifts- og vedlikeholdskostnadene av tog og bane, selv ved premisser som bl.a. kun 45 % overføring av flytrafikk, ekstremt lave billettpriser, kun et fåtall stasjoner med tilsvarende lav regionaltrafikk og ingen ordinær godstrafikk. Deutsche Bahn Internationals utredning, med tilrettelegging av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept med mange flere stasjoner, persontog for både langdistanse- og regionaltrafikk, samt godstrafikk på samme bane, viste derimot i et så stort trafikkgrunnlag at billett- og fraktinntektene også vil kunne betale ned investeringene i løpet av 30 år. I tillegg til de store samfunnsseffektene av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept, går vi ut ifra at dette også vil være av økonomisk interesse å følge opp videre.

### **Avslutning**

Lyntogforum ber om at Jernbanedirektoratet innarbeider Stortingsvedtaket i NTP om høyhastighetsbaner i jernbanesektorens handlingsprogram og sikrer en snarlig oppfølging av vedtaket.

Vennlig hilsen

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli

*v/ Jon Larsgard, leder i Hordaland avdeling (ordfører Jondal kommune), Roald Aga Haug, nestleder (ordfører Odda kommune), Jostein Ljones (ordfører Kvam herad), Øyvind Røen (varaordfører Samnanger kommune), Petter S. Ulriksen (Ullensvang herad), Siri Klokkestuen (ordfører Etne kommune),*

*Arne-Christian Mohn, leder i Rogaland avdeling (Haugesund kommune, ordfører), Asbjørn Birkeland, nestleder (Sanda kommune, ordfører), Arne Bergsvåg (Rogaland fylkeskommune, leder samferdselsutvalget), Per A. Thorbjørnsen (Stavanger kommune), Sigmund Lier (Tysvær kommune, ordfører), Tormod Våga (Bokn kommune, ordfører), Ole Johan Vierdal (Vindafjord kommune, ordfører), Gerd Helen Bø (Suldal kommune, ordfører).*

*Halfdan Haugan, leder i Telemark avdeling (Seljord kommune, ordfører), Jon Rikard Kleven, nestleder (Vinje kommune, ordfører), Knut Duesund (Telemark fylkeskommune leder i samferdselsutvalget), Bjørn Sverre Birkeland (Tinn kommune, ordfører), Jarand Felland (Tokke kommune, ordfører), Tarjei Gjelstad (Kviteseid kommune, ordfører), Olav Kasland (Bø kommune, ordfører), Mette Haugholt (Sauherad kommune, ordfører), Bjørg Tveito Lundefaret (Nome kommune, ordfører), Torgeir Fossli (Notodden kommune), Bengt Halvard Odden (Hjartdal kommune, ordfører)*

	Reisetid	IC-passasj. (2008) 2025	Inv.- kostnad	Km bane	Inv.kost. per km	Nåverdi	Nå- verdi per inv (NNB)	Nåv. ekskl inv (brutto nåverdi)	NNB m/ hhast.- trafikk	Klima- balanse metode NTP	Klima- balanse metode hhast
	tt:mm	mill.	mrd 2011-kr	km	mill. kr/km	mrd. kr	Ratio	mrd. kr	år	år	år
ØB	1:08 O - Halden	(2,5) 4,8	20	58	310	-1,5	-0,27	12	+0,11	5	23
DB	01:19 O - Lilleh	(1,5) 2,8	34	98	358	-11	-0,40	17	+ 0,15	6	24
VB	1:47 O - Skien	(4,7) 9,5	41	73	556	-22	-0,69	12	-0,3	8	39