

Innspill til Stortingets budsjettbehandling for 2010:

Stort behov for helhetstenkning og økt fokus på lønnsomhet for norsk jernbane Midler til overordnet, nasjonal plan for høyhastighetsbaner må på plass nå!

Sammendrag

Under behandlingen av budsjettene for 2008 og 2009 minnet Stortinget om "sitt engasjement for utbygging av framtidige høyhastighetsbaner", ba om videre utredninger og presiserte at nye utbyggingsprosjekter bør "planlegges og bygges for høyhastighetstog etter europeisk høyhastighetsstandard på minst 250 km/t." I NTP 2010 - 2019 ble dette forsterket med vedtaket om at utredningene "skal ha bygging av høyhastighetsbaner som siktemål" (gjentatt også i Soria Moria 2), at det spesielt bør arbeides videre med flerbruksbaner for fjern-, regional-, InterCity- og gods-trafikk og at InterCity-prosjektene bør kunne "bli første steg i en framtidig høyhastighetsbane".

Etter vår vurdering har Stortinget med disse vedtakene gitt avgjørende premisser for utviklingen av et transportsystem med meget stor samfunnsnytte for hver investert krone. Jernbanen vil på en helt ny måte binde landet tettere sammen, knytte Norge nærmere til Sverige og Europa, bygge samfunnet og redusere klimagassutslipp. Samtidig vil betydelige driftsoverskudd åpne nye muligheter for rask finansiering og realisering.

Stortingets vedtak om høyhastighetsbaner må nå følges opp med midler til de utredningene Stortinget har bedt om! Og utredningene må fullføres raskt. Hvis ikke, er det fare for feilinvesteringer for store milliardbeløp. Det er nå et akutt behov for den helhetlige planen som alle kommende prosjekter skal inngå i.

Takket være et omfattende arbeid de siste årene, vil Norsk Bane allerede i løpet av 2010 kunne levere en komplett høyhastighetsutredning i samarbeid med Deutsche Bahn og andre. Den vil inkludere en systematisk konseptutvikling tilpasset norske forhold, detaljerte traséforslag (inkl. hele InterCity-området) og analyser av økonomiske, miljø- og samfunnsmessige virkninger.

Prioriter midler til helhetlig planlegging!

Bevilgningene til investeringer i jernbanen i statsbudsjettet for 2009 og forslaget for 2010 utgjør totalt 7,2 mrd. kr. Prosjektene Oslo - Ski, Eidsvoll - Sørli (sør for Hamar), Holm - Holmestrand - Nykirke og Eidangerforbindelsen, som står foran snarlig oppstart, utgjør i sum rundt 30 mrd. kr. Men foreløpig er det ikke foreslått noe til den overordnede høyhastighetsutredningen som skal gi helhetlige og sammenhengende planløsninger for disse og andre prosjekter! Jernbanesatsingen kan dermed ende i flere feilinvesteringer og fremtidige flaskehalsar.

I budsjettforslaget for 2010 er det f. eks. avsatt 165 millioner til planlegging og grunnverv for Eidsvoll - Sørli og 130 millioner for Oslo - Ski. Men dette planleggingsarbeidet bør selvsagt utføres og ses i sammenheng med den helhetlige høyhastighetsutredningen. Storting og regjering bør nå straks sette av et betydelig beløp til denne, slik at utredningen kan fullføres raskt og kommende prosjekter kan realiseres med god fremdrift innenfor en helhetlig plan.

Bit-for-bit-planlegging er dyr og gir flaskehalsar, lavere togtrafikk og dårligere lønnsomhet

Dagens bit-for-bit-planlegging har gitt planforslag for toppfart 200 - 250 km/t med mange flaskehalsar for langt lavere hastighet. Det begrenser jernbanens konkurransekraft i forhold til bil og fly. Helhetlig planlegging for gjennomgående hastigheter på ca. 300 km/t gir derimot bedre miljøtilpassede og rimeligere traséer med langt større markedspotensial, miljøeffekt, samfunnsnytte og lønnsomhet.

Et eksempel på dette er Jernbaneverkets planforslag for Eidsvoll - Sørli (sør for Hamar) til ca. 7 mrd. kr. I sør vil den foreslåtte dobbeltsporstraséen for 200 km/t ende i en krapp, enkeltsporet sving som tillater bare 130 km/t mot Eidsvoll Verk og som har så sterk stigning at den ikke kan kjøres med godstog. Å fjerne denne flaskehalsen på et senere tidspunkt vil koste flere milliarder.

Deutsche Bahns helhetlige høyhastighetsplan med dobbeltspor for gods- og persontog Oslo - Trondheim viser derimot en trasé Eidsvoll Verk - Sørli som er fri for flaskehals og gjennomgående dimensjonert for ca. 300 km/t. Reisetiden vil bli ca. 6 min. kortere enn med Jernbaneverkets forslag. I tillegg oppnår man kortere anleggstid til lavere kostnad, færre forstyrrelser av togtrafikken i anleggsfasen, samt en klar miljøgevinst fordi traséen er godt tilbaketrukket fra Mjøsas strandsone. Alle slike delstrekninger er viktige for å kunne oppnå en konkurransedyktig reisetid Oslo - Trondheim på 2 1/2 time inkl. stopp underveis.

Eidsvoll - Sørli er dessverre ikke noe enkeltstående tilfelle. I de senere årene har det blitt satt i gang en rekke uheldige bit-for-bit-utbygginger¹, og flere andre er under planlegging². Slike feilinvesteringer kan unngås med en helhetlig, nasjonal høyhastighetsplan.

Flerbrukshøyhastighetsbaner gir helhetlig løsning for fjern-, regional-, IC- og godstrafikk

I NTP fremhevet Stortinget at *"det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner"* og *"at et fremtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk."* Dette kan oppnås med baner dimensjonert for ca. 300 km/t, slik at togene kan konkurrere effektivt med fly selv med flere stopp underveis. Etter Deutsche Bahns plan kan f.eks. Oslo - Bergen kjøres på 2 1/2 time med 9 - 10 stopp (ca. 1:45 timer uten stopp). Overført fly³ og underveistrafikk vil slik gi grunnlag for minst to avganger i timen i hver retning. Mindre steder vil ha stor nytte av høyhastighetsnettet, men trenger ikke flere stopp i timen. Derfor kan stoppemønsteret varieres noe. Det gjør det mulig for høyhastighetstogene å betjene 18 stasjoner mellom Oslo og Trondheim, 15 mellom Oslo og Bergen og 15 mellom Oslo og Stavanger. Her er alle nåværende stasjoner i InterCity-nettet inkludert.

Hastigheter på ca. 300 km/t avgjørende for flerbrukskonseptet

Dimensjonerende hastighet er en kritisk faktor. Ved vesentlig lavere fart enn ca. 300 km/t blir markedspotensialet, tilbudsfrekvensen, antallet stasjoner, samfunnsnyttene og lønnsomheten sterkt redusert i en negativ spiral. Deutsche Bahns kjøresimulering viser at selv en tenkt bane for 250 km/t på **hele** strekningen Gardermoen - Trondheim ville gitt 15 minutters lengre reisetid enn deres detaljerte traséforslag for ca. 300 km/t. Skulle strekningen Oslo - Lillehammer, som utgjør omtrent 35 % av strekningen Oslo - Trondheim, bli dimensjonert for maksimum 200 - 250 km/t (og med flere fartsreducerende flaskehals), ville det blitt umulig å realisere en flerbrukshøyhastighetsbane i tråd med Stortingets ønske.

Stortingets vedtak om **minst** 250 km/t for nye prosjekter og IC-området må derfor følges opp og bør presiseres. 300 km/t bør være standarden, mens 250 km/t bør være unntaket. Omskrivningen til **"opp til 250 km/t"**, jfr. forslaget til statsbudsjett, side 120, er derfor en farlig svekkelse av Stortingets vedtak, som også kan medføre langt lavere hastighet.

¹ Noen eksempler: a) Barkåker - Tønsberg. Der bygges nå en ny dobbeltsporet bane for 1,7 mrd. kr uten helhetlig plan. Reisetiden Oslo - Tønsberg reduseres med 3 - 4 minutter. 2 minutter av reduksjonen oppnås imidlertid ved å snu retningen på en sløyfe i Tønsberg by, slik at reisetiden mellom Tønsberg og Sandefjord *forlenges* med 2 minutter. Det finnes heller ikke noen god løsning for ny bane Tønsberg - Sandefjord uten å endre deler av den pågående byggingen. b) Gevingåsen tunnel er nå under bygging for 0,7 mrd. kr. Nær Hommelvik er det planlagt to svinger for 110 og 130 km/t som ikke vil kunne rettes ut med investeringer i ettertid. Gjennomsnittshastigheten i tunnelen blir på maks. 130 km/t. Deutsche Bahns utforming av tunnelen gjennom Gevingåsen inngår derimot som en del av en helhetlig høyhastighetstrasé Trondheim - Værnes - Steinkjer, for det meste dimensjonert for 260 - 300 km/t.

c) Lysaker - Asker. Den nye banen i Vestkorridoren har hastighetsbegrensinger til 80 km/t i Lysaker stasjon, 110 km/t ved Sandvika og 100 km/t ved Asker. En videreføring fra Lysaker mot Oslo S er i praksis ikke mulig.

² Oslo - Ski vil i sør gå over i et 14 km langt baneavsnitt mellom Ski og Vestby som kun tillater 130 - 160 km/t. Eidanferforbindelsen er planlagt med krappe svinger både ved Larvik og Porsgrunn. Mange flere eksempler kan nevnes.

³ Det er i 2009 over 30 flyavganger pr. dag i hver retning på strekningene Oslo - Bergen, Oslo - Trondheim og Oslo - Stavanger / Haugesund.

Til sammenligning anbefaler den svenske høyhastighetsutredningen en toppfart på 320 km/t og sier: "I enlighet med gällande EG-direktiv är höghastighetståg i denna utredning definierade som trafik med fordon i hastigheter över 250 kilometer i timmen." (s. 155.) Skal Norge knyttes til det europeiske høyhastighetsnettet, må vi også følge europeisk standard!

Bygg landet, ikke bare Østlandet!

Bygges InterCity-strekningene ut for maks. 200 - 250 km/t, begrenses effektene til Østlandet. Istedenfor bør investeringene som er stipulert til ca. 100 mrd. kr, brukes på flerbrukshøyhastighetsbaner i tråd med Stortingets ønske. Det vil bygge hele landet, ikke bare Østlandet. Det vil også gi flere avganger og raskere reiser i InterCity-området, samt tilknytning til det europeiske høyhastighetsnettet via Sverige.

Økt fokus på lønnsomhet!

Norsk jernbanepolitikk bør være mer opptatt av sammenhengen mellom investeringer, driftskonsepter, samfunnsnytte og inntektsgrunnlag. Deutsche Bahns beregninger viser at billett- og fraktinntektene fra flerbrukshøyhastighetsbaner på strekningene Oslo - Bergen / Haugesund / Stavanger og Oslo - Trondheim ikke bare vil kunne dekke løpende drift, vedlikehold og fornying av tog og bane, men også gjøre det mulig å betale tilbake hele baneinvesteringen i løpet av 30 år. Med en levetid på 50 - 100 år vil banene deretter kunne gi en årlig avkastning på flere milliarder kroner. Dette gir også nye muligheter for finansiering og rask realisering av videre jernbaneutbygging i Norge.

Dagens utbyggingsstrategi har derimot ikke mulighet til å gi slike resultater, men må tvert imot påregne store driftsunderskudd i tillegg til investeringene. Stortinget bør kreve informasjon om de totale investeringskostnadene og de bedrifts- og samfunnsøkonomiske konsekvensene ved dagens utbyggingsstrategi, inkludert behovet for driftssubsidier. Foreliggende utredninger tilsier at flerbrukshøyhastighetsbaner vil gi innsparinger på flersifrete milliardsummer i forhold til nåværende utbyggingsstrategi.

Samtidig vil høyhastighetsbanene ha langt større samfunnsnytte. Her skal det bare nevnes to momenter:

- Nye dobbeltsporete baner med forbikjøringsmuligheter og langt lavere stigning enn i dagens banenett øker godstogenes lastekapasitet til nesten det doble og gir gode samdriftsmuligheter for gods- og persontog på dagtid. Det gir en helt annen kapasitet og kvalitet enn hva som er mulig å oppnå med flere kryssningsspor på dagens enkeltsporete baner med mange krappe svinger og bratte stigninger!
- Flerbrukshøyhastighetsbaner vil oppfylle sentrale samfunnspolitiske målsettinger, bl.a. i Soria Moria 2⁴. Avstandsulempene og transportkostnadene i store deler av landet vil bli sterkt redusert, med stor betydning for næringsliv, sysselsetting og bosetting. Attraktive togtilbud for et bredt spekter av reiser og fraktoppdrag vil elektrifisere og energieffektivisere betydelige deler av norsk samferdsel og redusere utslippene med minimum 2,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig. Samtidig vil kraftige reduksjoner i reise- og frakttidene gi høy produktivitet, store trafikkvolumer og lave driftskostnader for jernbanen - som igjen fører til positive økonomiske resultater.

Svensk høyhastighetsutredning fraråder oppgradering av eksisterende baner

Den svenske regjeringens høyhastighetsutredning⁵ "Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft" konkluderer med at høyhastighetsbaner gir vesentlig bedre samfunnsmessig og økonomisk effekt enn oppgradering av eldre baner, bidrar langt bedre til å nå transportpolitiske mål og muliggjør delfinansiering av infrastrukturen gjennom overskud-

⁴ Noen stikkord: verdiskaping, kompetansearbeidsplasser i hele landet, likeverdige levekår, tilgang til kulturopplevelser uansett bosted, bærekraftig utvikling, nullvisjon for antall drepte i trafikken, redusert arealbruk og effektiv energibruk.

⁵ Publisert 14.09.09. Se særlig sidene 141, 151 og 171.

det fra togdriften. Det skyldes bl.a. at såkalt oppgradering av eldre baner gir begrensninger og flaskehals. Når man frir seg mer fra dagens trasé, får man flere valgmuligheter for best mulig trasé og miljøtilpasning. "Oppgraderingene" i IC-området innebærer heller ikke noe gjenbruk av dagens linjer og følgelig heller ingen besparelser. Bygging på kryss og tvers av eldre bane skaper tvert imot gjensidige irritasjon og forsinkelser for anleggsarbeid og togtrafikk, og er fordyrende. Dette samsvarer med de konklusjonene Norsk Bane har fremhevet for Norge gjennom flere år.

Viktig med effektiv oppfølging av Stortingets vedtak

Stortingets vedtak i NTP i mai om utredning av høyhastighetsbaner "med bygging som siktemål" ble fulgt opp med uttalelser med ønske om byggestart i 2013 - 2014. Et halvt år etter heter det i forslaget til statsbudsjett: "Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten 2009 utarbeide et mandat og et konkret utredningsoppdrag til Jernbaneverket med gjennomføring i 2010 og 2011."

Etter vår vurdering trengs det en mer effektiv oppfølging av Stortinget vedtak. Kommende, høyt prioriterte utbyggingsprosjekter kan ikke avvente en høyhastighetsutredning i 2011! Vi etterspør også oppfølgingen av Stortingets vedtak i NTP om at "det også bør vurderes å etablere en egen prosjektorganisasjon for bygging av høyhastighetsbaner" og om at det må trekkes vekslers på det arbeidet som er utført "av eksterne jernbanefaglige miljøer, jfr. utredninger som skjer i regi av eksempelvis Norsk Bane/Deutsche Bahn."

Komplett høyhastighetsutredning kan leveres i 2010, inkludert detaljerte traséforslag

Siden januar 2008 har Deutsche Bahn i samarbeid med bl.a. Vectura (tidl. svenske Banverket Prosjektering og Vägverket Konsult) gjennomført en omfattende utredning av høyhastighetsbaner i Norge på oppdrag fra Norsk Bane AS. Dette svært detaljerte materialet, som bl.a. inkluderer traséforslag med fem meters presisjon i terrenget, vil kunne inngå i en komplett høyhastighetsutredning levert høsten 2010. Den kan korte ned planprosessen med flere år og spare store beløp. Delresultater vil kunne foreligge tidlig i 2010, noe som vil ha stor betydning for prioriterte prosjekter. Det vil også bli mulig å gjennomføre snarlige høringer med sikte på lokale traséavklaringer og prosesser for å sikre traséene.

Deutsche Bahn har lang erfaring fra utredning og bygging av høyhastighetsbaner i flere land, bl.a. Tyskland, Spania, Sveits, Tyrkia, Taiwan, Kina og Canada. Det gir en bred bakgrunn for sammenligning og vurdering av resultater og anbefalinger for Norge. Svenske Vectura har bred erfaring fra nordiske forhold. Norsk Bane AS har arbeidet systematisk med høyhastighetsbaner for Norge siden 90-tallet. Utredningen vil inneholde en systematisk konseptutvikling tilpasset norske forhold og analyser av økonomiske og miljø- og samfunnsmessige virkninger. En integrert høyhastighetsbane i Vestkorridoren vil inngå i utredningen, jfr. Stortingets merknad i NTP om Oslo-tunnelen.

Vi vil tro at bredden i den faglige medvirkningen, leveringstidene og mulighetene for å få fram et beslutningsgrunnlag for et endelig byggevedtak innen 2013 vil være godt i samsvar med Stortingets NTP-vedtak og ønsket om byggestart innen 2013 - 2014.

Åpning av første flerbrukshøyhastighetsbane i 2020 er mulig

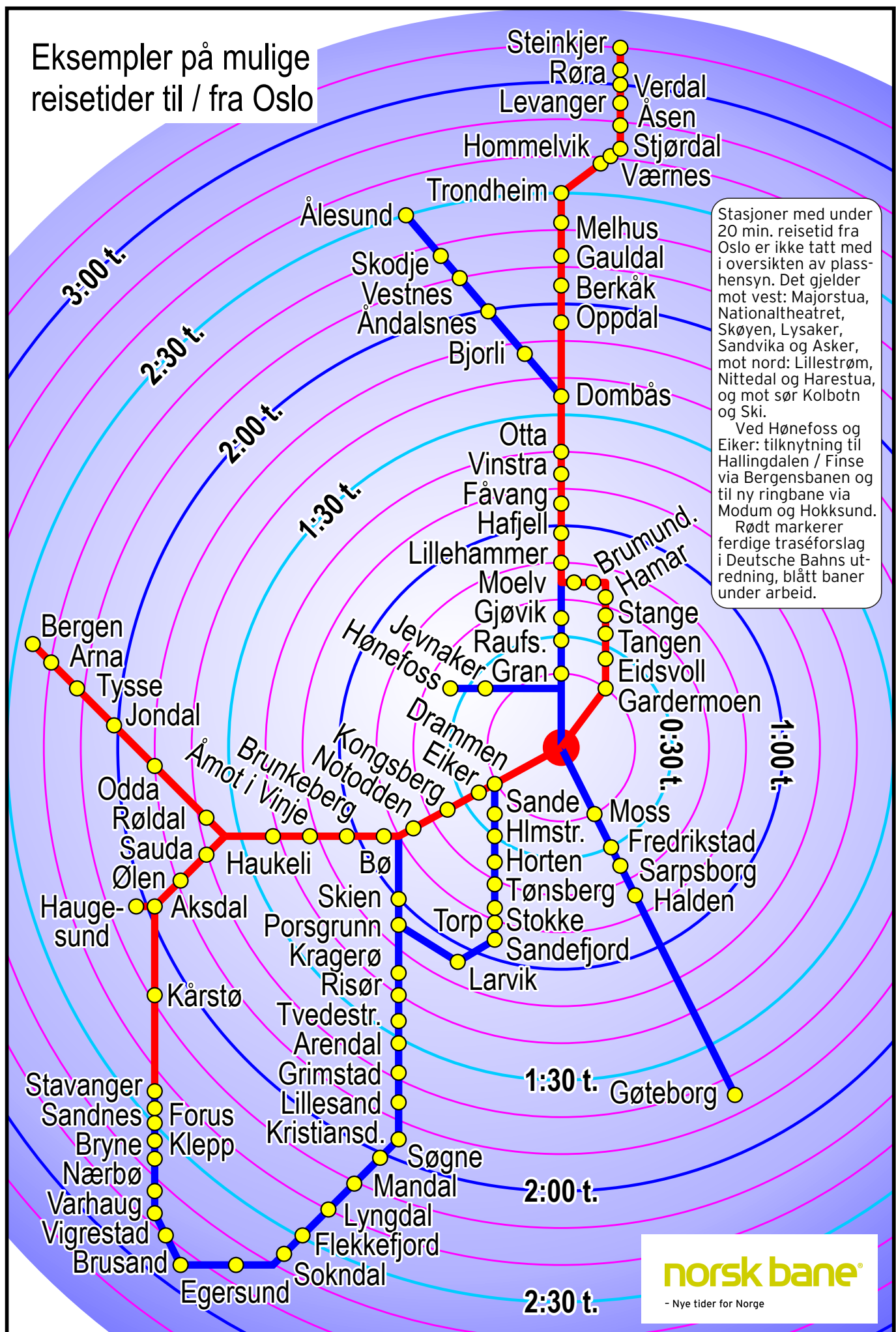
Deutsche Bahn anslår byggetiden for en sammenhengende bane til 6 - 7 år. En effektiv oppfølging av Stortingets vedtak om høyhastighetsbaner kan gjøre det mulig å åpne første de traséene i 2020 - 2025, og ta ut vesentlige effekter lenge før. Norsk Bane AS bidrar gjerne aktivt til dette, i samarbeid med Deutsche Bahn, Vectura og evt. andre samarbeidspartnere. Det haster å komme videre. Et viktig første steg er å bevilge nødvendige midler og gi retningslinjer for den helhetlige høyhastighetsplanen som Stortinget har bedt om.

Norsk Bane AS, 04.11.09

Kjell Stundal
styreleder

Jørg Westermann
daglig leder

Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



norsk bane
- Nye tider for Norge