



Kirkegata 2, N-6004 ÅLESUND
Phone: +47 70 10 16 40
Fax: +47 70 10 16 41
post@norskbane.no
www.norskbane.no
Konto-nr. 2711.13.65933
Org.nr. 984 365 772 mva

Jernbaneverket

postboks 4350
2308 HAMAR

Dykkar referanse:

Vår referanse: Hfu08/ojk

Ålesund, 28.1.2008

Høgfartsbaner – oppsummering og vidare arbeid

Den 18.1.08 fekk Samferdsledepartementet overlevert Jernbaneverket si oppsummering av Jernbaneverket og VWI-gruppa si utgreiing om høgfartsbaner. Til det er å seie:

1. Høyring

Jernbaneverket la resultatane av fase 2 og fase 3 i utgreiingsprosessen ut til offentleg høyring, og fekk i følge Jernbaneverket i alt 18 fråsegner. Ikkje noka av desse høyringsfråsegnene er gjengjeve i Jernbaneverket si oppsummering, korkje i sin heilskap eller i utdrag. Høyringsfråsegnene er heller ikkje kommenterte. I tillegg hevder Jernbaneverket at "Jernbaneverkets vurderingar knyttet til dei innkomne merknadene behandles indirekte og tematisk under kapittel 3", men dette er ikkje riktig. Jernbaneverket har berre kommentert svært få punkt etter eige val, og utelate alle dei mest kritiske merknadene.

Denne framgangsmåten er svært underleg. Ein må spørje om Jernbaneverket i det heile forstår kva det inneber å leggje noko ut til høyring, og kva konsekvensar det har for truverdet til Jernbaneverket si oppsummering når ein underslår innkomne fråsegner. Framgangsmåten står òg i sterk kontrast til tidlegare uttalte ambisjonar om ein transparent og inkluderande prosess.

Me oppmodar Jernbaneverket om omgåande å publisere alle dei innkomne høyringsfråsegnene på eigne websider og til å kommentere desse på ein seriøs måte. Alternativt bed me om få oversendt høyringsfråsegnene, slik at me kan leggje dei ut på websidene våre.

2. Rapportar frå Høyhastighetsringen AS og Norsk Bane AS

I oppsummeringa si den 18.1.08 kjem Jernbaneverket med ei rekkje negative kommentarar til planframlegga frå Høyhastighetsringen AS og Norsk Bane AS. Jernbaneverket kommenterer her innhaldet i rapportar som Jernbaneverket tinga som innspel til eige og VWI-gruppa sitt utgreiingsarbeid. Rapportane skulle vere ei samanstilling av nøkkelinformasjon om dei to selskapa sine planframlegg, "tilpasset et arbeid på konseptnivå og uten for stor grad av detaljering", for å sitere Jernbaneverket sitt oppdragsbrev av 24.5.07.

Jernbaneverket tinga altså berre ei framstilling "på overordnet nivå" (sitat frå oppdragsbrevet) og ikkje ein detaljert presentasjon av dei omfattande granskningane som Norsk Bane AS har gjennomført dei siste 18 åra av marknad, trasé og økonomi for eit tidsmessig banenett i Noreg. T.d. er framlegga våre til traséføringa for Haukelibananen og for andre høg fartssamband i Noreg utarbeidd ved hjelp av kart i målestokk 1 : 5.000 eller betre. Desse karta har t.d. femti gongar større oppløysing enn karta Jernbaneverket og VWI-gruppa har nytta til arbeidet sitt.

Det er difor uredeleg og vitskapleg uhaldbart at Jernbaneverket i oppsummeringa si samanliknar dei to rapportane frå Høyhastighetsringen AS og Norsk Bane AS – som altså var tilpassa eit arbeid på konseptnivå – med materialet frå Jernbaneverket og VWI-gruppa – som har kosta 30 gongar så mykje som dei førstnemnde rapportane. Me avviser difor òg alle skuldingane frå Jernbaneverket om at granskningane våre skulle vere mangelfulle og "ikke dokumentert i sin helhet". Ein kan ikkje etterlyse detaljerte utgreiingar når ein korkje har bede om eller betalt for slikt.

3. Jernbaneverket sine kommentarar

Svært mange av Jernbaneverket sine kommentarar til dei ulike rapportane gjev grunn til å tru at Jernbaneverket ikkje har sett seg godt nok inn i materien. Det gjeld både for tilhøva i utlandet og dei ulike planframlegga for Noreg.

Jernbaneverket hevdar t.d. at prognosane våre for overført biltrafikk på Haukelibananen er for høge, i sær for reisedistansar på under 150 km. Som "prov" for dette viser Jernbaneverket til ei prinsipp-skisse av reisetidene i Europa med fly, høg fartstog og ordinære tog som eit britisk konsultentselskap har teikna på oppdrag frå NSB.

Denne skissa har ingen som helst relevans for Haukelibananen. Den føreset for det første at ein frå før har ein bane der ordinære tog oppnår ei gjennomsnittsfart på 125 km/t. Men via Haukeli finst ikkje skjenegang, ei heller andre kollektivtilbod med ei slik gjennomsnittsfart. Haukelibananen har altså eit langt større potensiale for overført kortdistansetraffikk enn høg fartsbaner i land der ein frå før kunne reise 125 km i timen med ordinære tog.

For det andre føreset den nemnde skissa at høg fartstog berre stoggar nokre få stader på om lag 500 km lange strekningar. For Haukelibananen er det derimot planlagt å tilby hyppige avgangar frå stasjonar i ein avstand på maksimalt 35 km, med høg fartsfjerntog og etter eit dynamisk stoggemønster.

For det tredje er store delar av Haukelibananen planlagt gjennom område der vegstandarden er og vil vere vesentleg dårlegare enn i store delar av Europa. Sjølv etter omfattande vegbygging vil ein t.d. vinne timar på å reise den berre 87 bane-km lange strekninga Odda – Bergen med tog framfor bil.

Når Jernbaneverket likevel set fram påstandar om Haukelibananen på grunnlag av ei prinsippskisse for Europa og utan å vurdere lokale tilhøve, viser det etter vårt skjøn ei lite seriøs haldning til dei aktuelle problemstillingane.

Denne haldninga kjem òg til uttrykk i Jernbaneverket sine kommentarar til det me har skrive om tryggleik (sikt, solsleng og signalsystem), terrengetilpassing, byggjekostnader, marknadspotensiale og driftsopplegg. Her kjem Jernbaneverket med mange lite reflekterte merknader og feilaktige påstandar om planane våre. Me planlegg t.d. minst fire avgangar med høg fartspersonog pr time og retning på mest alle delane av Haukelibananen, dvs. minst dobbelt så mange avgangar som Jernbaneverket skriv. Det skuldast m.a. at me – i motsetnad til Jernbaneverket si framstilling – ikkje reknar med ein om lag like stor reduksjon i flytrafikken som VWI-gruppa (om lag 30 %), men med 62 %. Mange andre døme kunne nemnast.

4. Vegen vidare

Konklusjonen til Jernbaneverket si oppsummering av 18.1.08 synest å ha grunnleggjande veikskaper på tre viktige område:

For det første er det eit stort gap mellom dei avklaringane som Stortinget, Samferdsledepartementet og Jernbaneverket sjølv har venta seg av Jernbaneverket si utgreiing, og dei konklusjonane som

Jernbaneverket meiner å kunne dra ut av eige materiale. Sentrale tema i oppdragsspesifikasjonen, t.d. standarden for framtidig banebygging og behovet for ein revisjon av gjeldande utbyggingsstrategi, er ikkje nemnde i det heile. Etter tre og eit halvt år, rekna frå Stortingsvedtaket den 15.6.2004, kostnader på fleire millionar kroner, opne møte, høyringar og bidrag frå mange hald, har Jernbaneverket knapt noko anna resultat å leggje fram enn at ”høyhastighetstog i Norge kan være interessant.”

Spesielt kritisk er den manglande avklaringa om korleis ein skal dimensjonere baneprosjekt på det sentrale Austlandet. Jernbaneverket sine gjeldande planar er ikkje compatible med internasjonale standardar for nye baner. Dei vil trass i maksimalfart 200 km/t på delstrekningar ikkje tillate høgare gjennomsnittsfart enn om lag 120 km/t for tog utan opphald og om lag 100 km/t for tog som stoggar på dei viktigaste stasjonane. Eit slikt fartsnivå gjer det svært vanskeleg for jarnbanen å tevla med bil og fly. Konsekvensen blir baneprosjekt med marginal effekt, behov for dobbeltinvesteringar og/eller høgfartsbaner i heilt andre område enn der Jernbaneverket no har byggeplanar.

For det andre tek Jernbaneverket sine framlegg til vidare arbeid ikkje omsyn til ambisjonane og informasjonsbehovet som Stortinget har gjeve uttrykk for ved fleire høve, seinast i budsjettinnstillinga 30.11.07. Der framheva Stortinget ”betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere [...] slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009.”

Jernbaneverket sine framlegg til vidare arbeid gjev derimot grunn til å tru at Jernbaneverket ikkje ønskjer å gje Stortinget eit slikt grunnlag. Det er òg verdt å merke seg at Jernbaneverket ikkje nemner dette Stortingsvedtaket i oppsummeringa si.

For det tredje bad Stortinget i vedtaket den 30.11.07 om ytterlegare utgreiingar av høgfartsbaner også med ”utgangspunkt i rapporter fra andre kompetente miljøer”. Norsk Bane AS er klar for ein slik prosess. Men Jernbaneverket sine framlegg til vidare arbeid ignorerer dette. Jernbaneverket legg tvert imot opp til ein prosess som baserer seg på berre Jernbaneverket og VWI-gruppa sine tilrådingar, som vidarefører Jernbaneverket sin noverande utbyggingsstrategi utan oppgradering til internasjonale standardar og som gjer det mogleg for Jernbaneverket åleine å styre framdrift, innhald og fortolking av det vidare arbeidet. Dette kan knapt seiast å vere i samsvar med Stortinget sine intensjonar.

5. Konklusjon

Jernbaneverket si oppsummering den 18.1.08 framstår diverre som svært mangelfull og lite truverdige.

Me oppmodar Jernbaneverket om omgåande å publisere alle innkomne høyringsfråsegner til Jernbaneverket og VWI-gruppa sin rapport på eigne websider.

Stortinget bad i vedtaket den 30.11.07 om utgreiingar i 2008, m.a. med utgangspunkt i materialet til ”andre kompetente miljøer, slik at gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009”. Me kan ikkje sjå at Jernbaneverket si oppsummering legg opp til ein prosess i tråd med dette.

Med helsing

Jørg Westermann
dagleg leiar

Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef

Gjenpart til
Samferdsledepartementet v/ statsråden
Stortinget v/ Transport- og kommunikasjonskomitéen