

Jernbaneverkets planlegging svekker grunnlaget for høyhastighetsbaner

Flere medieoppslag i Vestfold og Østfold gir inntrykk av at Jernbaneverket planlegger delstrekninger for separate InterCity-nett og høyhastighetsnett, og bruker store ressurser på dette. Etter en orientering fra Jernbaneverkets Terje Grennes til formannskapet i Sandefjord tirsdag kveld skriver eksempelvis Sandefjord Blad i dag: "Sandefjord jernbanestasjon inngår ikke i planene om høyhastighetstog. Jernbaneverket kan derimot tenke seg plattform inni fjellet under Midtåsen" (ca. 5 km utenfor sentrum av byen). "Intercity-toget som går ... saktere, skal derimot fortsatt svinge innom Sandefjord jernbanestasjon." (<http://www.sb.no/nyheter/ta-tog-fra-midtassen-1.5228532>). Tilsvarende oppslag om høyhastighetsbaner uten stopp i Fredrikstad og/eller Sarpsborg har vi sett i Østfold etter Jernbaneverkets orienteringer der.

To separate nett er svært lite hensiktsmessig og ønskelig i Norge. For det første vil det gi om lag doble investeringskostnader. I seg selv er det urealistisk å bygge to separate banenett til rundt 150 mrd. hver i IC-området. Derneft vil det å drifte to baner og to separate togtilbud klart øke driftsutgiftene og redusere lønnsomheten dramatisk. For det tredje vil det svekke tilbudet til publikum.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional/InterCity- og godstrafikk vil derimot, gjennom både overført flytrafikk og kortere reisetider i IC-trafikken, gi økt volum og derigjennom flere avganger og langt bedre tilbud i IC-trafikken. Det gjelder alle tettsteder som i dag er knyttet til IC-nettet og flere til jfr. vedlagte plansje. I sin omfattende og detaljerte utredning for et høyhastighets banenett i Norge vurderte Deutsche Bahn flere ulike konsept og var helt klar i sin tilråding om et slikt flerbrukskonsept.

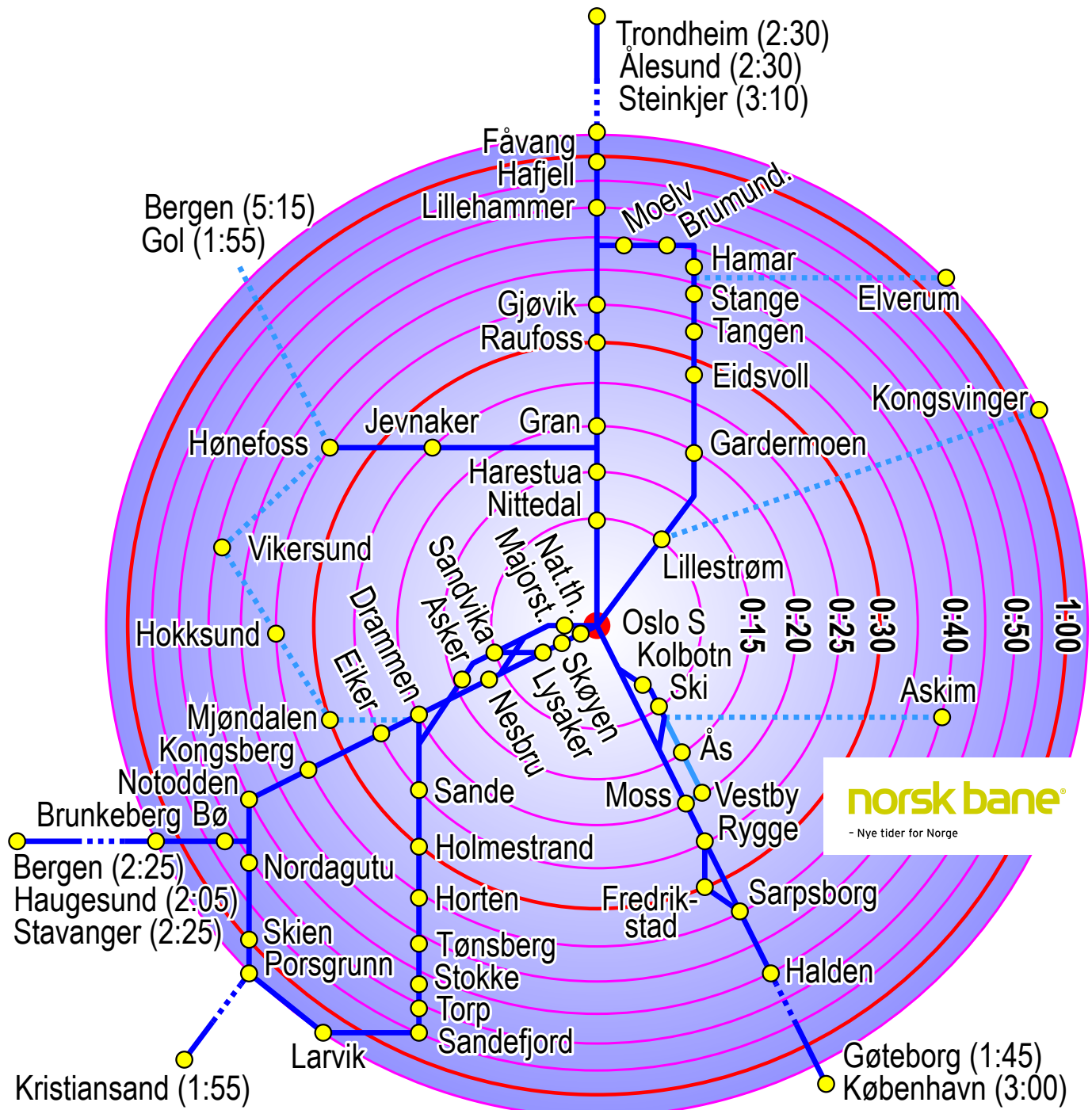
Jernbaneverkets orienteringer og etterfølgende medieoppslag fungerer som ren skremselspropaganda mot høyhastighetstog og gir inntrykk av at det ikke er mulighet for stopp underveis. Som Sandefjords Blad skriver, er "ordfører Bjørn Ole Gleditsch lunken til Jernbaneverkets planer om høyhastighetstog på Vestfoldbanen. Det er viktig at toget stopper i alle byene, mener Gleditsch, som har liten tro på at politikerne vil omfavne planene."

Vi kan godt forstå reaksjonene til ordførere og politikere. Problemet er at Jernbaneverket fremstiller høyhastighetsbaner på et helt feilaktig grunnlag og på kollisjonskurs med Stortingets vedtak i NTP 2010 - 2019. Der heter det at "et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk" og "at det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk."

Dimensjonering for 300 km/t er imidlertid en forutsetning for at togene kan kjøre raskt nok til at flerbrukskonseptet kan gjennomføres; med konkurransedyktige tider i forhold til flytrafikk selv med flere stopp underveis. Lavere fart vil enten gi dårligere konkurransekraft i forhold til fly eller ødelegge grunnlaget for stopp underveis. Begge deler vil igjen svekke tilbudet og lønnsomheten.

Vi stiller oss undrende til Jernbaneverkets styring av planprosessene, slik det her fremtrer. Hvis oppslagene er korrekt, bruker Jernbaneverket i så fall flere titalls millioner kroner i året på å utarbeide prinsippskisser for framtidige baner som er helt i utakt med Stortingets føringer - og som det neppe vil være grunnlag for å bygge. Samtidig tar prosessen med den helhetlige høyhastighetsutredningen, som alle delprosjektene skal inngå i, alt for lang tid. Men det er denne utredningen som, i tråd med Stortingets forutsetninger, må danne grunnlaget for det videre planarbeidet i og utenfor InterCity-området - og som derfor burde prioriteres og fremskyndes. Hvis ikke, vil man kunne bruke svært mye tid og penger på helt gale premisser.

Reisetider med høyhastighetstog i InterCity-nettet på Østlandet



Høyhastighetsbanen Oslo - Stockholm vil også redusere reisetidene for underveistrafikken på Østlandet. Aktuelle traséer vil gå via Kongsvinger, Aurskog-Høland eller Askim og Mysen.