

## Norsk Banes flerbrukskonsept for lyntog vinner frem. Jernbaneverket tar etter!

Norsk Bane AS utarbeidet allerede tidlig på nittitallet detaljerte planer for høyhastighetsbaner i Norge i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity-, og godstrafikk. Dessverre har Jernbaneverket (Jbv) inntil nå valgt å kjempe imot med nebb og klør<sup>1</sup>, selv etter at Deutsche Bahn kom til samme konklusjon i sin utredning for oss i 2008 og 2009<sup>2</sup>. Men vi vet vi har en god sak for Norge, og derfor gir vi oss heller ikke så lett. Og nå ser vi endelig tegn til en positiv holdningsendring hos Jbv. Nå vil de endre sin høyhastighetsutredning og basere den på "dobbeltspor, mange stasjoner og godstog på dagtid," heter det i en melding 30.05.11.<sup>3</sup> Det er dette vi har anbefalt hele tiden, dokumentert, og allerede har fått utredet i detalj. Det er derfor grunn til å rope et høyt hurra - men også til å stille noen spørsmål.

### Lang natts ferd mot dag

For snart 20 år siden, 06.08.1991, møttes ordførerne fra Vinje, Tokke, Kviteseid og Seljord og startet arbeidet med å etablere det som nå er Norsk Bane AS. Det har vært en lang vei. Men etter at vi presenterte Deutsche Bahns omfattende utredning for Norge i mai 2009, vedtok Stortinget 11.06.09 i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 at videre arbeid "skal ha bygging av høyhastighetsbaner som siktemål" og anbefalte spesielt vårt flerbrukskonsept med høyhastighetsbaner for både landdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk.<sup>4</sup> I vedtaket om statsbudsjettet høsten 2009 ble dette forsterket. Stortinget understreket "at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/timen."<sup>5</sup> Vi trodde disse vedtakene var et endelig gjennombrudd.

Men dessverre har Jbv frem til nå vist liten vilje til å følge dette opp. Utlysningene av anbud for Jbvs høyhastighetsutredning ble bl.a. gjort på helt andre premisser, som samtidig gjorde det umulig for oss å delta i konkurransen.<sup>6</sup> Hovedvekten ble lagt på oppgradering av dagens bane til reisetider på rundt 4 1/2 time til/fra Oslo, mens høyhastighet kun skulle utredes på separate baner, uten ordinær godstrafikk, og med kun 1 - 4 stasjoner underveis<sup>7</sup>. Slik ville byer og tettsteder underveis bare se høyhastighetstogene når de kjører forbi. Til sammenligning vil våre planer gi f.eks. ca. 80 % av Norges befolkning mindre enn en times reise til nærmeste høyhastighetsstasjon.

<sup>1</sup> Et eksempel på dette er bl.a. utsagnet fra Ueland, tidligere direktør i NSB og Jernbaneverket (den gang ett selskap): "I min tid som konsernsjef i NSB forbød jeg også mine folk å delta på seminarer som handlet om høyhastighetsbaner." (Bl.a. Bergens Tidende 04.10.07)

<sup>2</sup> Delrapport 13.11.2008 når traseen Oslo - Trondheim via Hamar var ferdig, hovedrapport 19.05.09 når også Oslo - Bergen, Haugesund, Stavanger var ferdig. Forgreining Dombås - Ålesund fra Oslo - Trondheim ferdig 06.02.11. Det er også gjort svært mye på øvrige traseer, som kan ferdigstilles raskt når finansieringen er på plass.

<sup>3</sup> (<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2011/Norsk-modell-for-hoyhastighet/>, også i Aftenposten s. 6 og VG "Vil la godstog kjøre på lyntogspor" <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10086634>.)

<sup>4</sup> Se evt. hele komiteinnstillingen på <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=78>

<sup>5</sup> Se evt. innstillingen på <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=139>

<sup>6</sup> Jbv sine føringer for høyhastighetsutredningen var etter vår mening grunnleggende feil metodisk og samfunnsmessig, og en oppskrift på negativ lønnsomhet. Det var heller ikke noen større internasjonale selskaper som deltok i anbudskonkurransens fase 3 på dette grunnlaget.

<sup>7</sup> Se <http://norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=177> med vårt notat med 10 innvendinger til Jbv sin utredning og for Jbv sin utlysning for fase 3 (se særlig s. 9, 11, 15 og 16). Videre Jernbaneverkets rapport fase 2 ved Atkins, [http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/13491/Atkins,%20Market%20Analysis%20Demand%20Forecasting%20Final%20Report\\_.pdf](http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/13491/Atkins,%20Market%20Analysis%20Demand%20Forecasting%20Final%20Report_.pdf). s. 116: "Scenario D (with stop at Gardermoen)" og s. 112 om scenario C med 4 stopp.

Det er også fullstendig urealistisk å tenke seg separate høyhastighetsbaner bare for langdistanse-persontog og som tillegg til rundt 150 milliarder i investeringer i InterCity-strekningene. Det ville også gi behov for milliardsubsidier til begge banenettene hvert år. Deutsche Bahns utredning viser derimot at billett- og fraktinntektene fra høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil dekke både løpende drifts-, vedlikeholds- og fornyingskostnader for tog og bane og i tillegg betale ned investeringene i løpet av 30 år, med noen prosents rente.<sup>8</sup> Det vil også spare staten for årlige milliardsubsidier til drift og vedlikehold, slik en nå må ut med.

Jbv har imidlertid ikke vist særlig interesse for utredningen. Så sent som i fjor høst uttalte Jbv sin prosjektleder for høyhastighetsutredningen, Tom Stillesby: "Et høyhastighetstog er et tilbud om transport mellom to befolkningskonsentrasjoner. Hver gang det stopper, mister vi passasjerer. For da går reisetiden opp."<sup>9</sup> Og: "En høyhastighetsbane [...] skal først og fremst fange opp trafikken ved endepunktene og ha færrest mulig stopp undervegs. Hvis ikke, blir prosjektet uinteressant."<sup>10</sup>

### **Aldri er natten så mørk som i timen før solen står opp<sup>11</sup>**

Mens vi nesten hadde gitt opp å håpe på positive endringer hos Jbv, kommer de altså likevel. Vi er glad for at prosjektleder Stillesby har vist åpenhet og vilje til å vurdere mange viktige spørsmål på nytt. Et heldagsmøte med Norsk Bane AS 31.03.2011 for en detaljert gjennomgang av våre planer har tydeligvis også båret frukter. Vi håper at høyhastighetsutredningens holdningsendring også kan få virkninger ellers i Jbv.

Det har gått med mye tid og ressurser før Jbv nå også har landet på flerbrukskonseptet. Nå gjelder det å komme raskt og effektivt videre. Vår utredning med anerkjente Deutsche Bahn foreligger allerede, og er langt mer omfattende og detaljert enn det Jbv har mulighet til å få til på det halve året som er igjen før deres utredning skal være ferdig.<sup>12</sup> Vår utredning inkluderer også en systematisk analyse av de grunnleggende konseptuelle spørsmålene for utviklingen av jernbanen i Norge.

Jbv begynte utredningsarbeidet med å sette noen snevre rammer for hvordan et høyhastighets-tilbud skulle bli og for hva som skulle undersøkes. Deutsche Bahns utredning ble derimot gjennomført på fritt grunnlag og med en bred og åpen tilnærming. Ulike konseptuelle spørsmål, f.eks. opprustning kontra nybygg, hastighetsdimensjonering og godstog på ny eller gammel bane, ble undersøkt nøye. Konklusjonene er dokumenterte og etterprøvbare.

Mange av premissene for Jbv sin høyhastighetsutredning er nå erstattet av andre. Imidlertid henger det fortsatt igjen mange forestillinger som vil prege utredningen i negativ retning. Jbv sine planpremissar for InterCity-strekningene (maks. 200 km/t og mange steder langt lavere fart) synes f.eks. fortsatt å bli betraktet som en urokkelig forutsetning for Jbv sin høyhastighetsutredning.<sup>13</sup> Disse planpremissene vil resultere i klart lengre reisetider, færre avganger og et langt lavere inntekspotensial enn de detaljerte traséforslagene for 300 km/t som foreligger fra Deutsche Bahn for InterCity-området, inkl. en ny Oslotunnel og ny bane til Drammen.

Et samarbeid med Norsk Bane AS vil derfor kunne spare Jbv for store ressurser og medvirke til et mer pålitelig beslutningsgrunnlag, ikke bare for Stortingets vedtak om høyhastighetsbaner i neste Transportplan, men også for alle investeringsvedtak som nå forberedes i InterCity-området. Vi stiller gjerne opp for å få dette til.

Norsk Bane AS  
02.06.2011

<sup>8</sup> Gjelder for de banene de til nå har ferdig utredet.

<sup>9</sup> Oppland Arbeiderblad 28.10.10

<sup>10</sup> Gudbrandsdølen Dagningen, 02.11.2011

<sup>11</sup> Paulo Coelho, Alkymisten.

<sup>12</sup> Se også vedlagte utdrag fra vårt notat av 07.04.11 om vår utredning fra Deutsche Bahn

<sup>13</sup> Se <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=186>