

## **Notat om norsk jernbanepolitikk**

### **1. Bakgrunn**

Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 (NTP) legges fram for Stortinget den 12.04.13. Der vil en bl.a. finne regjeringens anbefaling til hvor og hvordan Norge bør bygge jernbane. Det er imidlertid grunn til å spørre om ikke viktige grunnlagsdokumenter for NTP, herunder Jernbaneverkets (Jbvs) utredninger om høyhastighets- og InterCity-baner, må betegnes som sterkt misvisende og som forsøk på å vildelede regjering og Stortinget i et spørsmål av stor nasjonal betydning. I det følgende er det nevnt noen forhold som har stor offentlig interesse og som bør kunne bli undersøkt nærmere. Framstillingen nedenfor har form av et sammendrag, men kan selvsagt dokumenteres i detalj.

### **2. Jernbaneverkets høyhastighetsutredning**

Stortinget ba i 2009 om utredninger med sikte på bygging av høyhastighetsbane. Jbvs utredning innfrir ikke på noe punkt Stortingets krav til utredningsarbeidet, ei heller minimumskrav til en faglig holdbar utredning. Det har svært alvorlige konsekvenser. Norge står i fare for at Stortinget vil vedta kostbare og grovt ulønnsomme jernbaneprosjekter på det sentrale Østlandet, se pkt. 3, mens investeringer med omfattende og svært positive samfunnsvirkninger ikke gis en seriøs vurdering fordi statens fagetat har gitt feilaktig informasjon. I det følgende nevnes noen eksempler på hvordan Jbv systematisk har forringet høyhastighetsbanenes lønnsomhet.

#### **2a. Konstruerte tap for flyselskapene regnet som kostnad for høyhastighetsbaner**

Iflg. Jbv vil togreisetider på 2 – 2½ timer redusere antallet passasjerer på parallelle flyruter med ca. 40 – 50 %, men likevel *ikke* føre til endringer i flytilbudet. Jbv forutsetter at flyselskapene vil tilby like mange avganger med like store fly som de ville ha tilbydd i en situasjon uten konkurranse fra raske tog, og slik pådra seg et tap på opp mot 50 milliarder kroner over 25 år (men uten å gå konkurs). Dette konstruerte tapet har Jbv regnet som kostnad for høyhastighetsprosjektene. I tillegg gir Jbv sin regnemåte også et negativt utslag i klimaregnskapet fordi det beregnes utslipp ved bygging, drift og vedlikehold av tog og bane, mens Jbv forutsetter at en nedgang i antall flyreisende *ikke* vil gi tilsvarende utslippsreduksjoner for bygging, drift av vedlikehold av fly og flyplasser.

#### **2b. Kunstig nedsatt lønnsomhet gjennom valg av særdeles lave billettpriser**

For en togreise Oslo – Bergen på 2:16 timer har Jbv f.eks. regnet med en gjennomsnittlig billettinntekt per reisende på under kr 450. Til sammenligning er ordinær billettpris 2.kl. nå kr 815, for tre ganger så lang reisetid. Denne prisfastsettelsen for høyhastighetsreiser resulterer i billettinntekter som iflg. Jbv bare så vidt vil dekke kostnadene til drift og vedlikehold av tog og bane, men ikke investeringene i togmateriell og infrastruktur. En noe høyere prisfastsettelse ville derimot vist en betydelig selvfinansieringsevne og langt høyere lønnsomhet for høyhastighetsprosjektene.

#### **2c. Kalkyle av anleggskostnader uten beregningsgrunnlag**

I Jbvs rapport heter det at kostnads kalkylen tar hensyn til vanskelighetsgraden for tunneler og broer og til høyden på fyllinger og skjæringer. Denne framstillingen er feilaktig og villedende. Jbv later som om man har utarbeidet forslag til linjeføring, men det er ikke tilfellet. Til tross for et utredningsbudsjett på ca. 80 mill. kr gjennomførte Jbv bare søk etter mulige *områder* for høyhastighetsbaner, og ikke noen undersøkelse av konkrete linjeføringer. Det bekreftes andre steder i Jbvs rapporter. Linjene på Jbvs kart må forstås som senterlinjer i en opp mot tusen meter bred stripe som markerer en ytre ramme for framtidige trasésøk. At senterlinjen flere steder går tvers gjennom boligfelt og bygdesamfunn, betyr ikke at man har tenkt å bygge bane akkurat der.

Det grenser derfor til falskneri når Jbv presenterer denne senterlinjen som et forslag til linjeføring og legger den til grunn for kostnads kalkylen. Et forslag til linjeføring er justert for best mulig tilpassning til terrenget, mens en bred stripe ikke er det og aldri er ment som annet enn en skisse. En kostnads kalkyle basert på senterlinjen i en bred stripe er derfor absurd og vil mange steder resultere mye høyere kostnader enn en kalkyle basert på et finjustert forslag til linjeføring. Dette er av de viktigste grunnene til at Jbvs kostnads kalkyle kom til alt for store tall.

#### **2d. Fastsettelse av lite egnet systemkonsept**

I stedet for å følge Stortingets utredningsinstruks og undersøke ulike løsninger, særlig for flerbruksbaner for langdistanse-, InterCity-, regional- og godstrafikk, bestemte Jbv helt fra starten av at høy-

hastighetsbaner i Norge bare skal være for langdistanse-persontrafikk og alltid komme som tillegg til eksisterende baner og togtilbud.

En slik fastsettelse av systemkonseptet er metodisk uholdbar fordi utviklingen av et egnet konsept er utredningens viktigste oppgave. Det gjelder å finne løsninger som passer best for de nasjonale forholdene. Jbv har derimot valgt et av de verst tenkelige konseptene. Det vil flere steder kreve to parallelle baner, med omtrent doble investeringer i nye spor, bl.a. på det sentrale Østlandet, og omtrent doble kostnader til drift, vedlikehold og fornying. Samtidig har Jbv holdt viktige markeder utenfor trafikkanalysene. Godstrafikken – som på ny bane vil kunne stå for betydelige deler av prosjektenes trafikkinntekter og samfunnsnytte – skal fortsatt slite på gamle spor og med lite konkurransedyktige betingelser. Mange regionale reisende skal være henvist til eksisterende togtilbud, mens høyhastighetstogene skal kjøre forbi på en ny bane og betjene kun et fåtall stasjoner. Et slikt systemkonsept må nødvendigvis resultere i dårlig lønnsomhet for prosjektene.

## **2e. Noen andre forhold**

Jbvs utredning er gjennomsyret av et stort antall premisser som gjennomgående er i disfavør av høyhastighetsbaner. Anleggskostnadene drives opp av tekniske krav som ikke stilles noe sted i verden. Reisetidene økes med kunstige krav til saktekjøring. Inntekter holdes utenfor analysene gjennom underlige begrensninger i banenes influensområder. Samtidig velger Jbv helt andre forutsetninger for analysen av klimavirkningene enn ved analysen av InterCity-investeringene. Hvis en hadde brukt de samme forutsetningene som i InterCity-utredningen og i NTP ellers, ville klimaanalysen av høyhastighetsbaner kommet til et fem ganger bedre resultat enn det Jbv la fram. (Og enda bedre tall hvis en hadde tatt med gods- og IC-trafikk, flere stasjoner, færre flyavganger, osv.)

## **3. Jernbanelantern planer for InterCity-området**

De fleste antar at Jbv dimensjonerer de planlagte InterCity-strekningene på det sentrale Østlandet for høye hastigheter. Dette er imidlertid ikke tilfellet, til tross for gjentatte pålegg fra Stortinget om en hastighetsdimensjonering for minimum 250 km/t og uten flaskehalsar. Selv etter fullstendig realisering av Jbvs planer for de til sammen ca. 480 km lange strekningene fra Oslo til Skien, Halden og Lillehammer vil avstanden mellom baneavsnitt for maksimalt 70 – 130 km/t bare unntaksvis være større enn 20 km. Pga. av forholdsvis lange akselerasjonsstrekninger vil togene på meste-parten av InterCity-strekningene ikke en gang komme opp i 200 km/t, selv om togene ikke skulle stoppe på en eneste stasjon. 250 km/t vil nesten ikke kunne kjøres noe sted.

Slik banebygging vil resultere i reisetider fra stasjon til stasjon på omtrent samme nivå som man kan kjøre med bil fra dør til dør allerede i dag, f.eks. Oslo – Skien på 1:47 eller Oslo – Halden på 1:08 timer, iflg. Jbv. Iregnet reisene til og fra stasjonene vil det altså fremdeles ta vesentlig lengre tid å ta tog enn å kjøre bil. Nedgangen i personbiltrafikken er av Jbv selv beregnet til å bli svært liten, og vil være fullstendig utjevnet av ca. 4 – 5 års vekst i biltrafikken. InterCity-strekninger i tråd med Jbvs planer vil heller ikke kunne være en funksjonell del av framtidige fjernstrekninger fordi togenes tidstap på det sentrale Østlandet vil umuliggjøre konkurransedyktige reisetider i forhold til flytrafikken.

## **4. Oppsummering**

Det er en betydelig risiko for at Stortinget ved NTP-behandlingen vil godkjenne kostbare jernbane-prosjekter med marginal samfunnsvirkning, mens lønnsomme investeringer i beste fall blir utsatt i mange år. Jbv vil i så fall ha mye av skylden for det.

Til tross for en systematisk diskreditering av høyhastighetsbaner viser Jbvs egne beregninger at hver meter ny høyhastighetsbane vil gi en opp mot fem ganger større økning i togtrafikken enn hver meter ny bane i InterCity-området. Enda bedre resultat vil kunne oppnås hvis InterCity-, regional- og godstrafikk integreres i nettet av høyhastighetsbaner. Undersøkelser fra andre fagmiljøer indikerer at evt. feilinvesteringer i tråd med Jbvs planer vil påføre Norge store tap og urealiserte gevinster, verdsatt til flere titalls milliarder kroner årlig.

Ålesund, 04.04.13  
Jørg Westermann  
daglig leder  
Norsk Bane AS