

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

29. juni 2012

## HØRINGSUTTALELSE TIL NTP OG HØGFARTSUTREDNINGEN

### NTP

Transportløsningene vi planlegger og bygger i dag legger klare føringer på transportvalgene vi kan foreta i morgen. Ingen kan reise med den banen som ikke finnes, og det store flertallet velger bort toget på den gamle svingete banen når det går fly og ny (motor)veg parallelt. På den annen side har meldingene fra Klima- og miljøhold lenge vært utvedydige; vi er i ferd med å tømme klodens ressurser i et høyt tempo og klimagassutslippene vil endre klimaet på jorda i en retning som neppe vil være til gagn for menneskeheten. Denne kunnskapen ligger til grunn for politiske målsettinger på lokalt, nasjonalt og globalt plan, som f.eks. Soria Moria-erklæringen; "Noreg skal vere føregangsland i miljøpolitikken. For at generasjonane i framtida skal ha tilgang til eit godt miljø, stabilt klima og rikt naturmangfald, må omsynet til miljø vere gjennomgripande i alt vi gjer".

Vi forventer at regjeringen følger opp sine forpliktelser og målsettinger i stortingsmelding om NTP. Dette vil etter vårt skjønn bety klare prioriteringer mellom transportslagene i favør av de mindre miljøbelastende og samtidig innføring av restriksjoner på de mer miljøbelastende. Vi vil her dra en parallell til Røykeloven. Det var stor diskusjon og protester i forkant, men i ettertid har det vist seg å gå svært bra for utelivet og loven har fått bred aksept.

Transport er et gode, men som med alle goder kan det også bli for mye av det. Billig transport er en viktig forutsetning for (over)forbrukssamfunnet. Vi råder derfor regjeringen til også å drøfte om alle transporter er like ønskelige. Er det f.eks. ønskelig å ha transportkapasitet nok for mange fritidsreiser med fly, frakt av produkter som skader miljø- og mennesker eller å dimensjonere veiene for at helge- og ferieutfarten skal gli uten kø?

Vi mener regjeringen bør gi følgende temaer en sentral plass i den kommende stortingsmeldinga om NTP;

1. et regnskap over de ikkefornybare ressursene, som fossil energi. Hvor mye mer kan vi forbruke uten å bidra til ytterligere destabilisering av klimaet og hvor mye av disse ressursene husholderes for vår egen alderdom og kommende generasjoner?
2. Målene for Co2 kutt i NTP bør mist skjerpes til å stemme overens med Klimakur 2020 (3-4,5 mrd tonn årlig).
3. Regjeringen bør gå inn for økte avgifter i form av veipricing, flyseteavgift og økte og like CO2-avgifter på alt drivstoff. Inntektene vil i en overgangsfase kunne bidra til å finansiere

utbygging/drift av sykkelveier og kollektivtrafikk, og bør trolig øremekes dette formålet for å sikre oppslutning blandt velgerne.

4. Drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur må prioriteres høyest, det gjelder alle transportetatene.
5. Det vel og bra å bevilge penger til utvikling av ny teknologi, men regjeringen bør også tørre å gjøre klare teknologivalg. Infrastrukturen for sykkel, bybaner, buss, havner/farleder og jernbane bør prioriteres framfor flere motorveier og større flyplasser. Veier og flyplasser bør utvikles for høyere sikkerhet, men ikke økt kapasitet. Kø/manglende kapasitet for fly/bil kan også være et "hyggeligere" virkemiddel for å få folk til å velge mer miljøvennlig, enn først å bygge ut veier og flyplasser for siden å innføre avgifter for at færre skal bruke dem. Jernbanen er underinvestert. Nivået bør opp på minst 20 mrd. årlig. Som et minimum bør alle foreslåtte jernbaneinvesteringer ved høyeste planramme gjennomføres + ei pakke med utbygging av IC på optimal tid samt utbygging av Vossebanen, Trønderbanen og Jærbanen inkl. Ålgårdbanen.
6. Regjeringen bør tilkjennegi vilje til å stimulere kommunene til å føre en konsentrert arealpolitikk slik at avstandene blir mindre og det blir enklere å gå, sykle og reise kollektivt. Samtidig anser vi det som viktig at hensynet til jordvernet ivaretas da befolkningen øker og klimaendringene kan true matvaresikkerheten. Norske byer er ikke spesielt tett bebygde. Byutvikling i eneboligstrøk bør derfor også være et alternativ til å bygge på dyrka mark. Regjeringen bør også stille krav om kollektivtilbud for nye utbyggingsområder.
7. Planprosessene tar i dag svært lang tid, og er et hinder for å få gjennomført prosjektene. Regjeringen bør komme med konkrete forslag til hvordan de kan kortes ned samtidig som demokratisk påvirkning og innsyn fortsatt sikres. Mulige berørte og interesserte, herunder andre offentlige myndigheter, bør etter vår oppfatning kartlegges og trekkes inn så tidlig som mulig i prosessen.
8. Modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte bør også vurderes. Jernbane/bybanetraséer har en tendens til å bli liggende lenge og investeringene bør derfor sees i et lengre perspektiv enn dagens 25 år; 100 år ville være mer i overenstemmelse med virkeligheten. Den høye kalkulasjonsrenta vi bruker i Norge er også i utakt med praksis i flere naboland. Regjeringen bør derfor foreslå endringer. Dagens trafikkberegningsmodeller er slik at de forutsetter at de reisende favoriserer høy frekvens. Dermed kommer bilen godt ut mens raske tog kommer dårlig ut. Det finnes modeller som korrigerer for dette og regjeringen bør se til at de blir tatt i bruk der det er relevant. Miljøkostnadene ved utbygginger tas heller ikke godt nok hensyn til i det de havner under "ikke prissatte konsekvenser". Regjeringen bør sørge for at det blir satt en pris på et velfungerende klima og økosystem, og hva det koster å destabilisere/utarme det. Her er det viktig at regjeringen får med seg "coctail-effekten" og ikke bare regner på marginaeffekten ved ett prosjekt til.

Byområdene:



Regjeringen må følge opp Klimameldingen og Klimaforliket og tilby bypakker for de største byene, med krav om sterkere kollektivsatsing og skjerpede miljømål. Pakkene bør være fleksible i forhold til ønskede prosjekter, og vilkåra for tildeling være i tråd med klimaforliket.

## Bergen

Vi er glade for den auka kollektivsatsinga i Bergen, men er bekymra for konkurranseevna for Bybana. Bybana mellom Bystasjonen og Bergen lufthamn vil ta omlag 40 minutt. Ei busstreis med flybuss på same strekninga i dag brukar etter ruta 20-22 minutt, og endå snøggare kan det reisast med buss når Ringveg vest 2. byggjetrinn opnar etter planen i 2015.

Og endå større vert kontrasten for reiser mellom Åsane og Ytrebygda. I dag brukar busslinje 26 etter rutetabellen 44-49 minutt mellom Birkelandskrysset og Åsane terminal, 40-44 minutt mellom Kokstad v/BKK og Åsane terminal, og 36-39 minutt mellom Sandsli snuplass og Åsane terminal. Medan bybana mellom Åsane terminal og hhv Birkelandskrysset og Sandslimarka truleg vil bruka 62 og 55 minutt. Kokstad vil bybana berre dekkja delvis. Bybana vil difor gje dårlegare tilbod enn det er mogleg med buss mellom både Åsane/Sentrum og Ytrebygda. Dette uroar oss, og vi ber difor regjeringa sjå nærare på planane for å sikra at Bybana ikkje blir ein B-transport. For Jernbane lokalt har teke til orde for utviding av Vossebanen med lokaltog i Bergensområdet for snøggare transportar. Ei anna løysing kan vere Bybanetraséar med stivare kurvatur og færre stasjonar, for å oppnå høgare fart og kortare reistider.

Kommentarer til de enkelte korridorene:

### korridor 1

Vi viser til det vi har skrevet om IC og Høgfart. Bryndiagonalen vil gi et løft for godstrafikken i en korridor hvor lastebilen dominerer og bør inn i Follobaneprosjektet. I følge JBV bruker godstoget 4:10 t til riksgrensa, mens lastebilen bruker 1:23 timer. Bryndiagonalen vil også vere billigst å realisere samtidig med Follobanen, og dyrere og mer plundrete på et seinere tidspunkt. I stedet for 4 felt på Rv 110 Simo-Ørbekk mener vi det bør legges til rette for forlenging av lokaltoget fra Moss til Fredrikstad og Sarpsborg med flere lokale stopp; Onsøy, Fredrikstad nord og Greåker kan være aktuelle.

### korridor 2

Vi viser til det vi har skrevet om høgfart. Ut over godstiltak har ikke transportetatene foreslått noen investeringer på Kongsvingerbanen, samtidig foreslår de å investere stort i RV 2. Dette er en sikker oppskrift på å rive bort grunnlaget for timestog til Kongsvinger. Både lokaltrafikken og samtrafikken med Sverige trenger et løft. Vi foreslår at RV 2 Nybakk-Slomarke heller utbedres i eksisterende trasé og restbeløpet overføres til Kongsvingerbanen. Det er behov for plattformforlengelser for å kunne kjøre doble FLIRT-sett, det er behov for nye kryssingsspor ved Tuen og Bodung. For å få opp hastigheten må det saneres planoverganger og sette opp bommer spesielt mellom Skarnes og Kongsvinger, det trengs nye bruer ved Galterud st. og kvaliteten på sporveksler og kryssingsspor må opp slik at kryssende tog ikke må ned i sykkelfart slik tilfellet er i dag.

### korridor 3

Også her viser vi til det vi har skrevet om IC og høg fart. Transportetatene foreslår mange vegprosjekter i denne korridoren uten tilsvarende utbygginger på jernbanen. Vi mener en ny kystbane Grenland-Kristiansand bør få høyeste prioritet. Regjeringen bør sette av planmidler i kommende statsbudsjett, med Grenlandsbanen som første etappe. Drangsdalen mellom Moi og Egersund er utfordrende både for Sørlandsbanen og E39 med rasrare, lav hastighet og ising/riming av fuktig havsluft vinterstid som gjør veien farlig glatt. Vi foreslår derfor omlegging av traséene i tunnel gjennom Drangsdalen i et felles prosjekt. Vi mener dobbeltspor på Jærbanen Sandnes-Egersund bør inn i NTP. Med nevnte utbedringer bør Kristiansand-Stavanger gå unna på 2:20 t. Det vil være meget konkurransedyktig. På strekningen E39 Ålgård –Hove bør regjeringen prioritere gjenåpning av den parallelle Ålgårdbanen framfor bygging av ny 4 felts motorveg. I en fersk kalkyle har JBV anslått gjenåpning til 582 - 757 mill. kroner, mens E39 med fire felt Sandnes-Ålgård er anslått til 2,4 mrd. kroner. Byggingen kan gjøres raskt, da traséen ligger der og ingen tidkrevende planprosess er nødvendig.

### korridor 4

Vi viser til det vi har skrevet under høg fart. Regjeringen bør snarest sette jernbaneforbindelse Stavanger – Haugesund på dagsorden. Dette bør vurderes sammen med Rogfast. Vi spør om det er gjort trafikkberegninger for Rogfast. Det vil være svært uheldig å bygge en så dyp og lang undersjøisk tunnel dersom det oppstår rushtidskøer. Vi mener det samfunnsøkonomisk må være et bedre alternativ å bygge en jernbanetunnel. Biler og tunge kjøretøyer kan tas med på toget, omvendt er en vegtunnel ikke brukbar for togtrafikken. Vi ber derfor regjeringen om å belyse et slikt alternativ.

### korridor 5

Vi viser til det vi har skrevet om høg fart. Regjeringen bør sette i gang en KS1/KVU-prosess for framtidige jernbaneforbindelser mellom det sentrale Vestlandet og det sentrale Østlandet. Vi mener regjeringen bør realisere Nye Vossebanen, ikke bare Bergen-Arna i ei nasjonal jernbanepakke. Vi mener at den såkalte Nittedalsbanen må få en ny vurdering som innkortingsprosjekt av Bergensbanen i øst. Nittedalsalternativet vil gi felles korridor for Bergensbanen og Gjøvikbanen fra Grua og inn til Oslo, og et stort løft for togtilbudet på begge baner.

### korridor 6

Vi viser til det vi har skrevet om høg fart. Nord for Kolomoen bør regjeringen prioritere IC til Lillehammer framfor 4 felts motorveg. Støren-Trondheim bør også bygges ut med dobbeltspor for høg fart. På Gjøvikbanen vil «Nittedalsbanen» gi reisetidet Oslo-Jaren/Gjøvik på 0:50/1:36 timer og meget god kapasitet uten øvrige tiltak på søndre del. Banen nord for Jaren bør oppgraderes for å kunne tilby timesfrekvens til Gjøvik, og muligheten for en sammenkopling med Dovrebanen må sikres. Regjeringen bør prioritere Gjøvikbanen framfor nytt løp for Hagantunnelen og 4 felt Gran-Jaren på Rv 4. Rørosbanen/Solørbanen bør oppgraderes og klimasikres slik at den kan utgjøre et sterkere alternativ til Dovrebanen ved behov for økt kapasitet og omkjøring.



## korridor 7

Passasjertrafikken på Trønderbanen Trondheim-Steinkjer har stagnert og toget har en gjennomsnittsfart på 58 km/t. Regjeringen bør bygge ut høgfartsstandard Trondheim-Steinkjer. Det vil og trekke Nordland nærmere Midt- og Sørnorge. Meråkerbanen og Nordlandsbanen bør utbedres og klimasikres som forberedelse til påfølgende elektrifisering. Regjeringa bør prioritere investeringer Rognan-Bodø for å legge til rette for et oppgradert lokaltogtilbud som kan hevde seg i forhold til utbyggingene på Rv 80. E6 bør bygges ut for økt sikkerhet men ikke økt kapasitet.

## korridor 8

Kapasiteten på Ofotbanen må bygges ut i samarbeid med svenskene. Utbyggingene må gjerne brukerfinansieres. Regjeringa bør legge fram et alternativ for Hålogalandsbrua som er tilpasset jernbane. Regjeringa bør gi Jernbane Fauske-Narvik-Tromsø en ny utredning. Det er ikke gitt at vi for all framtid får den sporkapasiteten og de vilkåra vi ønsker gjennom Sverige. Gods vil selvsagt være viktig på baner i nord, men også persontrafikken regionalt og sørover ved hjelp av nattog vil være viktig. Jernbaneforbindelse Nickel-Kirkenes bør vurderes dersom det blir aktuelt å tilby havnetjenester til russerne.

## HØGFART

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning har gitt mye ny kunnskap. Først og fremst er det positivt at JBV anser det for gjennomførbart. Likevel er det en del spørsmål som reiser seg. I IC-utredningen er det lagt til grunn at eksisterende bane erstattes av ny bane, mens i HH-utredningen er det lagt til grunn at eksisterende nett opprettholdes. IC har også en brukt en annen metodikk for å beregne klimagevinster. HH-utredningen har også beregnet kostnadene ved å bygge flere stasjoner uten at de tilsvarende inntektene er tatt med. En stor svakhet ved utredning er at overført trafikk fra fly til tog er beregnet som tap. I praksis vil flyselskapene redusere sitt tilbud og sine kostnader, og de ansatte finne nytt arbeid, ikke usannsynlig på jernbanen. Vi vil minne om at vi i 1909 gikk fra skip til tog mellom Kristiania og Bergen. Det ble neppe regnet som tap i samtiden. Vi vil også peke på den store fordelene distriktene kan få av tog med opptil flere stopp underveis, kontra fly med ingen. Vi tror designparameterne på enten 250 eller 330 km/t blir for kategorisk. Vi etterlyser en fleksibel tilnærming til kuravturen.

Vi mener det vil være samfunnsøkonomisk riktig i hovedsak å nytte IC-strekningene på Østlandet som del av høgfartsnett. For å få full nytte av investeringene anbefaler vi ferdigstilles av en bane av gangen. Vi fraråder derfor en klattvis utbygging. Utbyggingene må fullfinansieres og prosjektorganiseres, slik som Gardermobanen på 90-tallet. Stasjonene bør primært ligge i sentrum eller tilsvarende lett tilgjengelig. For mindre stasjoner, hvor ikke alle tog skal stoppe kan forbikjøringsspor være en god løsning.

Vi vil også gjøre oppmerksom på DD-konseptet som innebærer kortere kjøretider, lavere kostnader og mindre strege krav til kurvatur. For mer info, se [www.jernbane.no](http://www.jernbane.no) - du mener - DD tåg. Dette

konseptet er helt nytt for oss også, men vi synes det er interessant og vil oppfordre til å vurdere det nærmere for fjernstrekningene.

Vi tror også godstrafikken vil få stor nytte av å kunne bruke nye, mer klimasikre dobbeltspor. Dagens nett er enkeltsporet, kurverikt med store høydeforskjeller og viser seg å være utsatt for klimaendringene.

Noen kommentarer til trasévalget, med Oslo som utkikkspost

#### *Mot vest*

Vi har stor sans for det nettverket som Haukelibanen kan etablere. Den vil gi de korteste reisetidene mellom de tyngste befolkningskonsentrasjonene i landet. En undersjøisk tunnel Stavanger-Haugesund vil også kunne nyttes av biltrafikken, jf. den engelske kanal. Vi stiller oss tvilende til den lave lønnsomheten JBV har kommet fram til for forbindelsen Bergen-Haugesund-Stavanger. Vi mener det er beregnet altfor lav overflytting av trafikk fra fly til tog. Vi tror dagens Bergensbane vil kunne leve godt sammen med en Haukelibane. Bergensbanen bør etter vårt syn oppgraderes med "Nye Vossebanen" i vest og innkorting i øst. Vi har foreslått Nittedalsbanen som felles korridor med Gjøvikbanen inn mot Oslo. Bergensbanen bør etter vårt syn fylle en rolle som turist-, region-, lokal- og reservebane. Med høgfartsbane via Hallingdal frykter vi at den gamle banen blir lagt ned. Vi mener det bør bygges ny kystbane Grenland - Kristiansand og at dagens bane Kristiansand - Stavanger utbedres, se under NTP korridor 3 over.

I sum vil dette bety en langt mer robust forbindelse mellom de tett befolkede delene av Vestlandet og Østlandet enn i dag hvor jernbanen ikke har noen omkjøringsalternativer. Vi råder derfor regjeringen til om å sette i gang en KS1/KVU-prosess for forbindelsen over fjellet mellom det sentrale Østlandet og det sentrale Vestlandet.

#### *Mot nord*

Det bør ikke være avgjørende at Østerdalsalternativet blir billigst å bygge. Gudbrandsdalen vil gi et større trafikkgrunnlag med Mjøsbyene, Otta og Raumabanen. Et Gudbrandsdalsalternativ vil også utnytte investeringene i dobbeltspor som skal gjøres til Lillehammer. Det er også behov for å bygge dobbeltspor Trondheim-Støren. Dermed vil nesten halve distansen Oslo-Trondheim være ferdigstilt. Vi vil peke på de store forskjeller i tunnellandel for Gudbrandsdalsalternativet mellom JBV og Deutsche Bahn International sin utredning fra 2008 med 63 kontra 39 %. På den annen side sparer tunneller inngrep/ekspropriasjoner på overflaten. Vi oppfordrer regjeringen til å skaffe tilgang til DBIs planmateriale, i tråd med Stortingets bestilling av høgfartsutredningen. Til Oslo-Trondheim korridoren kan det bygges ut linjer til Steinkjer og Ålesund/Molde. Vi mener regjeringen bør sørge for å utrede disse alternativene. Vi støtter ikke ei linje Gardermoen-Gjøvik. Vi mener ressursene heller bør brukes på å bygge ut Gjøvikbanen.

#### *mot øst*

Den korridoren og det traséalternativet som gir minst forbruk av dyrka mark bør velges. Høgfaststrafikken må ikke komme i konflikt med lokaltrafikken på Kongsvingerbanen eller Østre linje.



i så fall må korridoren over Bjørkelangen velges. Dersom korridoren over Kongsvinger ikke velges, bør Kongsvingerbanen videreutvikles for lokaltrafikk, gods og regiontrafikk til Värmland.

*mot sør*

Vi mener det er viktig å få etablert en høgfartskorridor til Europa. Perspektivet bør være til København og Hamburg. Vi har foreslått Europabanen; Ski-Sarpsborg, og mener den bør realiseres i forlengelse av Follobanen og med en tilsving til Fredrikstad slik at den også kan betjene mye av IC-markedet med Oslo. Fra Sarpsborg og sørover bør det dimensjoneres for høyest mulig fart. Sporet inn til Halden må ev. bli en avgreining. Videre sørover etterlyser et alternativ til traséen via Dalsland. Vi mener en trasé via Bohuslen med koplinger til Bohusbanan bør utredes. Mange nordmenn skal til Bohuslen men få skal til Dalsland. En ny trasé bør ikke være sammenfallende med eksisterende Bohusbane, men ha koplinger til den og mulige fellesstrekninger. Bohusbanan gir god flatedekning nedover kysten med flere stasjoner, det er viktig i en korridor dominert av biltrafikken. Det bør bli mulig å kjøre Oslo-østfoldbyene-Strømstad med tog, og et høgfartstog Oslo-København/Hamburg bør ha mulighet for stopp i Uddevalla.

vennlig hilsen

  
Kjell Erik Onsrud, leder