

Oslo Handelskammer, Oslo Handelsstands Forening, Bergen Næringsråd, Næringsforeningen i Stavanger-regionen, Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Aalesunds Handelsforening, Haugesundregionens Næringsforening, Vest-Telemark Næringsutvikling og Næringsforeningen i Kristiansandsregionen.

Trondheim, Ålesund, Bergen, Haugesund, Stavanger, Kristiansand, Vest-Telemark, Oslo, 29.06.2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 dep
0030 OSLO
postmottak@sd.dep.no

Høringsuttalelse til ”Høyhastighetsutredningen 2010 – 2012”

Undertegnende næringsforeninger er alle opptatt av at det legges til rette for en snarlig utbygging av høyhastighetsbaner i Norge, og at utbyggingen skjer i flerbrukskonsept i samsvar med Stortingets vedtak i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Vi hadde imidlertid flere spørsmål knyttet til Jernbaneverkets (JBV) utredning og arrangerte derfor en åpen konferanse i Oslo 11. mai d.å., for bl.a. å belyse disse spørsmålene (se vedlagte invitasjon med program og lenker til alle foredragene¹). I forlengelsen av denne konferansen vil vi fremme en felles høringsuttalelse om høyhastighetsbaner i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

Med denne høringsuttalelsen mener vi at

1. Godstrafikken må med i høyhastighetsnettet.
 2. Underveistrafikken må vies langt større oppmerksomhet.
 3. InterCity-nettet må planlegges som en første etappe av høyhastighetsnettet.
 4. Flerbrukskonseptet må legges til grunn for det videre arbeidet.
 5. Høyhastighetsnettet kan bli en lønnsom investering.
 6. Jernbaneverket må svare for den negative presentasjonen av utredningen.
 7. Vi konkluderer med:
- **Det haster å komme i gang med moderniseringen av det norske jernbanenettet. Effektiv framkommelighet er og blir en hovedutfordring for næringslivet og derfor det øvrige samfunnslivet i Norge. Oppgradering av eksisterende nett og bygging av nye høyhastighetsnett har pågått i flere tiår i og utenfor Europa.**
 - **Stortinget må derfor sikres et troverdig beslutningsgrunnlag når rammene for NTP 2014-2023 skal fastlegges.**
 - **Store sprik mellom konklusjonene i utredningene fra JBV og Deutsche Bahn krever en ny gjennomgang av forutsetningene. I tillegg kommer utredningen om «Høyhastighetsringen» som vi ikke har diskutert her fordi konseptet bare berører en del av Sør-Norge – med en tredje konklusjon.**
 - **Stortinget må derfor be Samferdselsdepartementet om å nedsette en arbeidsgruppe som sikrer at utredningen svarer på våre folkevalgte «bestilling».**

¹ Alle foredragene kan lastes ned fra <http://vest-telemark.no/Aktoer/Vest-Telemark-Naeringsutvikling/Vellukka-lyntogkonferanse> (powerpoint-plansjene) og <http://soundcloud.com/vesttelemark/sets/lyntogkonferanse-oslo-11-mai-1> (lydopptak).

- **Det handler om å legge forholdene til et konkurransedyktig Norge for senere generasjoner gjennom den største samfunnsinvesteringen i Norge – noensinne.**
- **Finansdepartementets beregningsmodell for samfunnsmessig nytte må endres.**

Ad 1: Godstrafikken må med i høyhastighetsnett

Mediene melder jevnlig om transportører som velger bort godstransport på dagens baner pga. manglende kapasitet og regularitet. Mot denne bakgrunnen virker det uforståelig for oss at Jernbaneverket har valgt å utelate godstrafikken som en del av markedsgrunnlaget for nye baner. Et slikt valg er også i strid med Stortingets vedtak i NTP 2010 - 2019 om å tilrettelegge de nye banene for godstrafikk, og harmonerer dårlig med klare politiske mål om å overføre godstrafikk fra bil til båt og tog. JBV mener da øyensynlig at det er bedre for godstrafikken med flere kryssningsspor på dagens enkeltsporete baner enn med helt nye, dobbeltsporete baner. *Vi savner en logisk forklaring bak et slikt standpunkt.*

Det eksisterende norske banenettet er stort sett enkeltsporet, bygget for rundt 100 år siden. Å bygge flere kryssningsspor vil øke kapasiteten noe, men vil fremdeles ikke gjøre noe med:

- de mange sterke stigningene (ofte dobbelt så sterke som internasjonal standard på maks. 1,25 %, noe som igjen halverer lastekapasiteten),
- heller ikke med de mange krappe svingene,
- eller med den stedvise dårlige fundamenteringen, som gjentatte ganger har ført til utglidninger og stans i togdriften.

Resultatet er dårlig regularitet og svak konkurransevne for togoperatørene.

JBV anbefaler å videreføre disse vanskelige betingelsene for godstransporten på bane fremfor å legge til rette for rasjonell og pålitelig togdrift på nybygde dobbeltsporete baner. *Vi savner en logisk begrunnelse for en slik anbefaling!*

Professor Bo-Lennart Nelldal, som også satt i styringsgruppen for JBV sin høyhastighetsutredning, understreket på konferansen 11. mai, at han så det som meget viktig at nye baner for høyhastighet i Norge også blir tilrettelagt for godstrafikk. Dette hadde han ikke fått gjennomslag for hos JBV. Nelldal viste også til hvordan ulike land, ut ifra ulike forhold i hvert land, legger opp til ulike løsninger for sine høyhastighetsbaner: Noen med og noen uten betydelig underveistrafikk. Noen med og noen uten godstrafikk.

Norges 100 år gamle enkeltsporete bane er i en slik stand at den ikke kan gi tilfredsstillende tilbud verken for moderne gods- eller persontrafikk. Dette tilsier at norske høyhastighetsbaner må bygges ut i et flerbrukskonsept, som også betjener gods- og regionaltrafikk. De nye banene ville ha et betydelig markedspotensial for godstrafikk, noe som også vil styrke økonomien i og samfunnseffektene av disse investeringene.

På konferansen viste Ottmar Grein fra Deutsche Bahn International (DB) hvordan deres utredning av høyhastighetsbaner i Norge nettopp har lagt til rette for godstrafikk i et slikt flerbrukskonsept. Alle banene er planlagt med dobbeltspor, med 4 spor på alle stasjoner og ekstra forbi kjøringsspor for samdrift godstog/persontog også på dagtid. Slakere stigninger enn i dagens nett nær doubler lastekapasiteten pr. tog fra dagens totalvekt på 800 tonn til 1500 tonn, (tilsvarende ca. 70 gjennomsnittlig lastede trailere). Det er lagt opp til at de tyngste togene kjøres om nettene, med toppfart 120 km/t. Frakttiden blir ca. 5 timer fra Trondheim/Ålesund/Bergen/Haugesund/Stavanger til Oslo, eller til Kontinentet over natten. På

dagtid er det, pga. samkjøringen med raskere persontog, lagt opp til lettere og raskere godstog med totalvekt 800 tonn i opp mot 160 km/t og med ned mot fire timers frakttid.

Planene fra DB vil mangedoble kapasiteten for godstrafikk på bane i forhold til i dag. De nye banene vil også gi en sikker regularitet og leveringskvalitet, noe som vil gjøre gods på bane langt mer attraktivt for transportører. Dette vil kunne gi en stor overføring av godstransport fra vei til bane og samtidig store positive effekter for næringsliv, trafikkikkerhet, miljø og veivedlikehold.

Godstrafikken utgjør ca. en tredjedel av inntekspotensialet og en tredjedel til halvparten av klimaeffektene for de banene DB har ferdig utredet for Norge. Når JBV utelater godstrafikk fra markedsberegningene, vil det selvsagt også gi store utslag for den drifts- og samfunnsøkonomien JBV har beregnet for banene. Overført godstrafikk på nye baner vil også ha mye å si for trafikkikkert, veislitasje, støv og støy. Økt volum og høyere regularitet vil gi godstransport på bane det konkurransefortrinnet dagens jernbane mangler.

Ad 2: Underveistrafikken må vies langt større oppmerksomhet

JBV har basert sin utredning på 3 – 4 stasjoner underveis (eneste unntak er Oslo – Stavanger via Porsgrunn og Kristiansand, med 7 stasjoner). Til sammenligning har DB 18 stasjoner underveis på strekningen Oslo – Trondheim og 20 for strekningen Oslo – Bergen/ Stavanger.

Ifølge DBs utredning, vil togene Oslo – Trondheim rekke 6 stopp via Hamar og 8 via Gjøvik innen en reisetid på 2 ½ time og tilsvarende 9 – 10 stopp Oslo – Bergen/Stavanger. De ekstra stasjonene betjenes gjennom et varierende stoppmønster. Kombinasjonen av mye overført fly- og biltrafikk gir høy frekvens på rundt 2 avganger i timen, noe som gir mulighet for å variere stoppmønsteret for slik å inkludere flere stasjoner.

Inkludering av regionaltrafikken på denne måten vil styrke banenes inntekspotensial og miljøeffekter, både gjennom mer overført biltrafikk og nyskapt trafikk. Med et finmasket nett av stasjoner, kan den planlagte banen også komme til erstatning for dagens bane, der denne går parallelt (som for Dovre- Gjøvik- og Sørlandsbanen), og slik gi innsparinger i drift- og vedlikeholdsutgifter.

Det stasjonsnettet DB arbeider med, kan betjene ca. 80 % av Norges befolkning innenfor en reisetid på ca. 1 time eller mindre til nærmeste stasjon. Dette vil være av stor samfunnsmessig betydning. Bygging av en slik bane vil også være med å bygge landet. Slik kan vi ta hele landet i bruk, og dempe det store presset man nå ser på Oslo-området.

Ad 3: InterCity-nettet må planlegges som en første etappe av høyhastighetsnettet

Så vidt vi forstår var et av argumentene for at JBV ble gitt oppdraget med høyhastighetsutredningen at de da også skulle se IC- og høyhastighetsutredningen i sammenheng. Vi kan ikke se at dette er fulgt opp. IC-trafikken er ikke inkludert i JBV sin høyhastighetsutredning. Dette finner vi sterkt beklagelig fordi vi mener at det her ligger betydelige synergieffekter.

JBV har i stedet levert to separate utredninger: én for IC- og én for høyhastighet, som begge gir svært negative resultater for samfunnsøkonomisk nytte. Å utelukke IC-trafikken svekker inntekspotensialet for høyhastighetsbanene. Hvis en ikke tar med den gods- og

langdistansetrafikken høyhastighetsbanene utløser inn i og ut av IC-området, vil økonomien for IC-utbyggingen bli tilsvarende svekket.

Investeringene i IC-området rundt Oslo er beregnet til ca. 150 mrd. (inkl. ny Oslo-tunnel). Å investere nye 100 - 150 mrd. for nye, parallelle høyhastighetsbaner i samme område, ser vi som uansvarlig. Disse banene må planlegges og bygges som et samlet nett. I dette nettet mangler en IC-linje mot vest.

I DBs utredning er IC-nettet planlagt som en integrert del av hele høyhastighetsnettet, dimensjonert for 270 – 300 km/t, med sentralt lokaliserte stasjoner. Kombinasjonen med overført langdistansetrafikk gir også mange flere avganger enn hva som er mulig å oppnå med IC-trafikken alene. Som integrert del av høyhastighetsnettet vil IC-nettet slik få både kortere reisetider, høyere frekvens og langt bedre driftsøkonomi.

IC-nettet vil slik være til fordel både for Østlandet og resten av landet. Det er derfor avgjørende at dette legges til grunn for utbyggingen av IC-nettet rundt Oslo. Vi kan ikke se at JBV sine nåværende planer for IC-nettet gjør det i tilstrekkelig grad.

Ad 4: Flerbrukskonseptet må legges til grunn for det videre arbeidet

Høyhastighetsbanene må gå inn i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk. Dette vil kunne gi positiv samfunnsmessig nytte – for økonomi, miljø og regional utvikling.

JBVs IC- og høyhastighetsutredning gir begge sterke negative resultat for samfunnsøkonomisk nytte. DBs utredning i flerbrukskonsept viser en sterk positiv samfunnsøkonomisk nytte på + 0,51 for Oslo – Trondheim/Ålesund via både Gjøvik og Hamar og + 0,77 for Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger.

JBV sin høyhastighetsutredning viser et lite overskudd på driftsøkonomien som kan dekke drift og vedlikehold, men ikke nok til å betale ned investeringene. Dette er fordi JBV har utelatt godstrafikken, har få stasjoner underveis og ikke integrert IC-trafikken. DBs planer i flerbrukskonsept viser et overskudd som kan betale ned investeringene i løpet av 30 år, med en rente på hhv. 2,9 og 3,3 % på strekningene nevnt ovenfor.

Vi anbefaler at flerbrukskonseptet legges til grunn for det videre arbeidet, og er forundret over at JBV og sentrale myndigheter ikke allerede har gjort mer for å gå nærmere inn i DBs planer og nyttiggjøre seg disse. DB er ett av verdens ledende selskap på utvikling av høyhastighetskonsepter og bygging av slike. Med DBs tall *in mente* er det nærliggende å spørre: Har Norge råd til å la være å bygge ut et høyhastighetsnett i flerbrukskonsept? *Høyhastighetsbane må sees på som en investering.*

Ad 5: Høyhastighetsnettet kan bli en lønnsom investering

Bygging av høyhastighetsbaner må sees på som en investering som gir fremtidig avkastning for samfunnet. Den lånerenten/avkastningsgraden som legges til grunn for investeringen, bør ikke være høyere enn den avkastningen Statens pensjonsfond utland i gjennomsnitt har gitt. Siden 01.01.98 har Statens pensjonsfond utland gitt en gjennomsnittlig årlig avkastning på 2,8 %.

Ifølge DBs utredning kan høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept gi et overskudd som dekker drift, vedlikehold, fornyelse og nedbetale investeringene i løpet av 30 år, med en rente på rundt 3 % på investeringene. Resultatet er bedre enn gjennomsnitts avkastning av Statens pensjonsfond utland. *Videre bidrar en slik investering til oppbygging av realverdier i Norge.* Det må være et overordnet mål for oss alle at noe av oljeformuen brukes til å styrke norsk realøkonomi og ikke i sin helhet brukes til investeringer i utenlandske aksjer og obligasjoner. En høyhastighetsbane vil også gi betydelige innsparinger i de årlige milliardbeløp som i dag går over statsbudsjettet til drift og vedlikehold av eksisterende jernbanesystem. *Høyhastighetslinjer i et flerbrukskonsept gir svært god økonomisk og samfunnsøkonomisk effekt. Vi spør igjen: -Har vi råd til å la være?*

Ad 6: JBV må svare for den negative presentasjonen av utredningen

Vi har ikke fagkunnskap i planlegging av jernbane, men tar som utgangspunkt at DB besitter denne kompetansen i fullt monn. Ut ifra et samfunnsperspektiv må vi også tilkjenne at vi har stor sans for DB sitt forslag til konsept og løsninger. Det er også grunn til å stille spørsmål ved om ikke DBs langt mer detaljerte planlegging (med traséplaner i målestokk 1: 5.000 eller bedre, mot korridorer i målestokk 1: 50.000 hos JBV) gir et mye bedre grunnlag å trekke konklusjoner på for det videre arbeidet. Vi finner det her nødvendig å minne om at Deutsche Bahn International (DBI) er DBs heleide datterselskap. Det tar seg av DBs plan- og analyseaktiviteter i utlandet. DBI har høy tverrsektoriell kompetanse og bred erfaring fra en rekke prosjekter i hele verden. DBI har 1.000 ansatte, men benytter også medarbeidere fra hele DB-konsernet. Totalt har DB 295.000 ansatte og en årlig omsetning på 37,9 mrd. euro.

For politikere og folk flest fremstår det nok som forvirrende med de ulike konklusjonene JBV og DB er kommet fram til. Departementet eller Stortinget må derfor ta grep for å avklare dette gjennom en ekstern vurdering.

Spørsmål som må avklares fram mot endelig utforming av NTP 2014-2023:

1. **Kostnader:** JBV sin presentasjon etterlot et inntrykk i alle media og hos politikere at utbygging av høyhastighetsbaner i Norge ville koste kr. 900 – 1.000 mrd. I ettertid viser det seg at man her har lagt sammen kostnadene for alle vurderte strekninger. JBV har likevel ikke rettet opp dette inntrykket før JBV ble konfrontert med dette i et intervju med Dagsavisen 11. mai i forbindelse med vår lyntogkonferanse, og konstaterer at det reelle tallet ligger på rundt regnet kr. 600 mrd.
Vi spør: Hvem er ansvarlig for at slik vill-ledende informasjon – gjennomgående i alle riksmidler - får danne bakteppet for den offentlige diskusjonen fra presentasjonen av utredningen den 25. januar fram til 11. mai d.å.?
2. **Miljø og regional utvikling:** Det viser seg at JBV har brukt en egen beregningsmetode for klimautslipp i høyhastighetsutredningen. Ved bruk av samme metode som JBV har brukt i IC-utredningen og i NTP, ville høyhastighetsbanene oppnådd klimabalanse 4 – 5 ganger raskere enn det som ble presentert i høyhastighetsutredningen. I tillegg har - som tidligere nevnt - JBV utelatt miljøeffektene av gods- og IC-trafikken, og redusert potensialet for regional utvikling ved å planlegge få stasjoner underveis.
Vi spør: Hva er årsakene til denne forskjellen i beregningsmetode, og hvorfor opplyste ikke JBV om det da IC-utredningen ble lagt fram?
3. **Forutinntatthet?** JBV's presentasjon av høyhastighetsutredningen ga et sterkt fokus på negativ samfunnsøkonomisk effekt. Et par uker etter ble KVV-utredningen for IC-området presentert. Også den har svært negative resultat for samfunnsøkonomi, men

her har presentasjonen etterlatt et inntrykk i media og hos politikere om det motsatte. Det synes nå å være tverrpolitisk enighet om at IC-nettet rundt Oslo må være ferdig til 2025.

Vi spør: Hvorfor denne forskjellen?

4. **Flerbrukskonseptet:** I NTP 2010 – 2019 ba Stortinget spesielt om at flerbrukskonseptet, med gods-, regional- og langdistansetraffikk på samme bane, skulle tillegges særskilt vekt i høyhastighetsutredning.

Vi spør igjen: Hvorfor har JBV likevel unnlatt å følge opp dette? Og hva er begrunnelsen for slik å svekke inntektsgrunnlaget og samfunnseffektene for både høyhastighetsbaner og IC-nettet?

Ad 7: Konklusjoner

Vedtak om byggestart i 2013.

Stortinget ba i NTP 2010 – 2019 om en utredning med bygging som siktemål og et godt beslutningsgrunnlag i god tid før behandling av neste NTP i 2013.

Stortinget har også bedt om at ”alle strekninger som kan tenkes å inngå i det fremtidige høyhastighetsnettet skal bygges for minst 250 km/t”. Det gjelder bl.a. hele IC-nettet.

Det er viktig å følge opp Stortingets ambisjonsnivå. Det må vedtas en fremdrift som sikrer byggestart om maksimalt fem år fra 2013, med sikte på ferdigstilling av første helhetlige bane innen 2025.

Statlig regulering med sterk lokal medvirkning bør legges til grunn for å sikre fremdrift.

Fordi:

- **Det haster å komme i gang med moderniseringen av det norske jernbanenetnet. Effektiv framkommelighet er og blir en hovedutfordring for næringslivet og derfor det øvrige samfunnslivet i Norge. Oppgradering av eksisterende nett og bygging av nye høyhastighetsnett har pågått i flere tiår i og utenfor Europa.**
- **Stortinget må derfor sikres et troverdig beslutningsgrunnlag når rammene for NTP 2014-2023 skal fastlegges.**
- **Store sprik mellom konklusjonene i utredningene fra JBV og Deutsche Bahn krever en ny gjennomgang av forutsetningene. I tillegg kommer utredningen om «Høyhastighetsringen» som vi ikke har diskutert i denne sammenheng fordi konseptet bare berører en del av Sør-Norge – med en tredje konklusjon.**
- **Stortinget må derfor be Samferdselsdepartementet om å nedsette en arbeidsgruppe som sikrer at utredningen svarer på våre folkevalgtes «bestilling».**
- **Det handler om å legge forholdene til et konkurransedyktig Norge for senere generasjoner gjennom den største samfunnsinvesteringen i Norge – noensinne.**
- **Finansdepartementets beregningsmodell for samfunnsmessig nytte må endres.**

Med hilsen

Oslo Handelskammer, Oslo Handelsstands Forening, Bergen Næringsråd, Næringsforeningen i Stavanger-regionen, Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Aalesunds Handelsforening, Haugesundregionens Næringsforening, Vest-Telemark Næringsutvikling og Næringsforeningen i Kristiansandsregionen.

