



Samferdselsdepartementet

Kopi:  
Jernbaneverket  
Medlemmene av Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite

05.12.2008

**Innspill fra Framtiden i våre hender:  
Oppfølging av VWI-utredningen. Kommentarer til arbeidet gjort for  
Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet, som ble presentert på seminar  
26.nov 2008**

Et moderne høyhastighets jernbanenett vil være ryggraden i transportsystemet i et framtidsrettet, klimavennlig og energieffektivt samfunn, overflødiggjøre en rekke flyplass- og motorveitbygginger, og være helt nødvendig i en langsiktig strategisk samfunnsutvikling som tar hensyn til klima og miljø. Framtiden i våre hender vedtok på sitt landsmøte 1.-2. november 2008 å øke innsatsen for realiseringen av et norsk høyhastighets jernbanenett. ved å gjøre dette til en særskilt satsingssak.

**Om Framtiden i våre henders kommentarer denne gang:**

Høringsfristen har vært kort, og få av utredningene Jernbaneverket har bedt om kommentarer til er i det hele tatt offentlig tilgjengelig ved høringsfristens utløp. Vi presiserer derfor at våre kommentarer baserer seg på framleggelsene som ble gjort på seminaret 26.november, samt på en relativt rask gjennomgang av Econ Pöyrys *Rapport 2008-101 Klimaeffekter av høyhastighetstog*, hvor også enkelte elementer fra den enda upubliserte nytte-kost analysen gjengis.

**Norsk Bane AS har fulgt opp Stortingets vedtak om å utrede  
høyhastighetsbaner, men det har ikke Jernbaneverket**

Jernbaneverket har fått utført utredninger som relativt strengt baserer seg på den ett år gamle VWI-rapporten. Problemet er at VWIs jernbanekonsept ikke tilfredsstiller forskriftsfestede standardkrav til høyhastighetsjernbaner, som Stortinget spesifiserte at de ønsket utredet. Derimot tilfredsstiller utredningen som Deutsche Bahn Int. nå gjør for Norsk Bane AS disse kravene.

**Stortingets vedtak fra 2007:**

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget gjorde i forbindelse med budsjettbehandlingen 30.11.07 følgende vedtak<sup>1</sup>:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fremlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009." (vår understrekning)

<sup>1</sup> B.innst.S.nr. 13 (2007-2008). Kapittel 3.15.2 Komiteens merknader



### Høyhastighetsforskriftens krav:

I norsk lovverk (implementert EU-lovgivning gjennom EØS-avtalen) defineres høyhastighetsbaner som jernbanelinjer som er "særskilt bygd for høyhastighetstog...minst 250 km/t" og eksisterende baner som er "særskilt opprustet for høyhastighetstog...minst 200 km/t". Kravet til togmateriellet er at det "muliggjør hastigheter over 300 km/t når omstendighetene tillater det". Se Høyhastighetsforskriftens *Vedlegg 1* for komplett ordlyd (Lovdata 2008)<sup>2</sup>

### VWIs mulighetsstudie:

VWI-studien baserer seg på nybygde baner for *inntil* 250 km/t utenfor intercity (IC) triangel, tilfredstiller således ikke forskriftskravet for nybygde baner for høyhastighetstog, jfr. avsnittet over. Utredningen forutsetter ellers at man bruker Jernbaneverkets (Jbv) eksisterende planverk for IC-trianglet, med opprustede spor for *inntil* 200 km/t, som i seg selv ikke tilfredstiller forskriftens krav om gjennomførbare hastigheter på *minst* 200 km/t for opprusting av eksisterende jernbanestrekninger. Planenes mange flaskehals for langt lavere fart enn 200 km/t gjør det i tillegg vanskelig å utnytte mye av hastighetsdimensjoneringen for 200 km/t, slik at man vil være enda lengre unna å tilfredstille kravet.

Valget av om togkonseptet skal være høyhastighetstog eller ikke (la oss for å skille heretter kalle sistnevnte *lavhastighetstog*) har betydelig innvirkning på mulighetene for å stoppe underveis og likevel konkurrere med fly på reisetid. Høyhastighetstog gir ikke bare større overgang fra fly enn hva lavhastighetstog gir. Mulighet for flere stopp underveis gir også et bedre togtilbud for passasjerer i distriktene og større potensial for overføring av passasjerer fra privatbil. Dette gir flere passasjerer og dermed mulighet for hyppigere avganger – som igjen gir flere passasjerer på bekostning av fly og bil – og spesielt flytting av flere passasjerer fra bil over på tog i byenes typiske pendlingsomland.

### Framtiden i våre hender mener at:

- Alt videre utredningsarbeid om høyhastighetstog må basere seg på de forskriftsfestede standardene for høyhastighetstog. Det kan her være naturlig å ta utredningsarbeidet som gjøres av Deutsche Bahn International for Norsk Bane AS som utgangspunkt, men også arbeidet til Høyhastighetsringen AS peker på interessante løsninger.
- Jernbaneverket må snarest få tilført mer planleggingsmidler, slik at man på egen hånd, og eventuelt i samarbeid med andre kompetente miljøer, kan oppgradere planene for utbygging og oppgradering av norske jernbaner til moderne høyhastighetsstandard. Spesielt gjelder dette i denne omgang IC-trianglet. Oppgavene må blant annet innbefatte samordning av utbyggings- og oppgraderingsprosjekter som i dag er planlagt som mange mindre byggetrinn, til mer sammenhengende nye prosjekter der det er mulig, og at dette gjøres for togtrafikk i *minst* 250 km/t. Her nevner vi i denne omgang spesielt strekningene Gardermoen/Eidsvoll – Hamar og Oslo – Ski. Prosjektene som kun handler om oppgradering av baner bør i tråd med forskriften resultere i reelle toghastigheter på *minst* 200 km/t, det vil si utbygginger *uten* flaskehals som reduserer nytten av de øvrige investeringene.

<sup>2</sup> Lovdata 2008: *Forskrift om samtrafikkvevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (høyhastighetsforskriften)* [www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20060410-0410.html](http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20060410-0410.html)



### **Utredning av lavhastighetstog basert på norske trafikk-erfaringer gir urealistiske resultater i høyhastighetstog sin disfavør**

Rapportene som er utarbeidet som oppfølging av VWI-rapporten tar med seg forutsetningen om hastigheter på 200 - 250 km/t, altså ikke høyhastighetstog. Det gir som vi nevnte over misvisende resultater i forhold til *markedsandelene* toget kan ta både fra fly, privatbil og buss.

Når det gjelder markedsandeler og konkurransekraft mellom tog, fly og bil, mener vi at det hadde vært naturlig å basere seg på erfaringsdata fra utenlandske høyhastighetsbaner, framfor beskjedne basisantakelser og framskrivinger av ikke sammenlignbare innkortingsprosjekter fra dagens norske lavhastighetsnett. Dette ble også påpekt fra salen under seminaret 26.november.

### **Dobbeltsporet bane, eventuelt med støpt skinnfundamentering, gir grunnlag for å utnytte ledig kapasitet om natten til relativt store godsmengder – mens utredningene gjort for Jenbaneverket baserer seg på VWIs opplegg, som er enkeltsporet og ikke er beregnet for godstransport**

Framtiden i våre hender mener det er viktig at man får maksimal klima- og annen miljønytte av jernbaneinvesteringene, og at man derfor planlegger høyhastighetsbanene slik at man også kan kjøre godstransport på dem, fortrinnsvis om natten og i andre lavtrafikkperioder, slik vi vet at det gjøres på en del tyske høyhastighetsstrekninger.

Det synes ellers som man har lagt erfaringene fra dagens norske banenett til grunn for også andre parametre i analysene, framfor å bruke erfaringsdata fra høyhastighetsbaner i drift. Vi nevner kort noen eksempler:

### **Lønnsomheten er høy for svært mange høyhastighetstog, mens utrederne har antatt at den langt på vei vil være lav – som for dagens norske lavhastighetstog:**

Utrederne antar at billettinntektene kanskje vil dekke togdriften, men neppe hele vedlikeholdet og i alle fall ikke bidra betydelig til finansiering av infrastrukturen. Dette stemmer dårlig med erfaringene med høyhastighetstog, som ikke bare har høy produktivitet, men jevnt over også har høy attraktivitet, høye passasjertall og høy beleggprosent. De er følgelig i stand til å betaler betydelige kjørevegsavgifter til eierne av sporet. For TGV- og Eurostar-systemene angis det at 30-40 % av driftskostnadene går til sporeierne. Vi trenger ikke gå lenger enn til norske Gardermobanen, som med sin hastighetsstandard (selv om det ikke formelt sett er høyhastighet) er attraktiv nok til at vedlikeholdskostnadene dekkes av togselskapene som trafikkerer banen.

### **Ulykkesfrekvensen for høyhastighetstog er generelt ekstremt lav, mens utrederne har antatt at den vil være relativt høy, slik den er for dagens norske lavhastighetstog:**

På det japanske Shinkansen høyhastighetsnettet har man ikke hatt én eneste togulykke med dødsfall siden oppstarten i 1964. Dette til tross for like mange produserte personkilometer som det samlede norske veinettet i samme periode – hvor det har omkommet over 15 000 mennesker. Likevel synes det som om Econ Pöyry i sin analyse har lagt til grunn en ulykkeskostnad pr personkilometer som ligger på minst 1/3 hva man har for bil. Man kan ikke sammenligne dagens norske tognett med planoverganger etc. med et moderne høyhastighetsnett med svært høyere sikkerhetsnivå. For ordens skyld nevner vi at det heller ikke har vært noen dødsulykker med franske TGV-tog på det dedikerte franske høyhastighetsnettet. Tyske ICE-tog drives mer i blandet trafikk, og har hatt ulykker.



**Høyhastighetstog gir omfattende endringer i samfunnet – blant annet unike muligheter for bosetting og sysselsetting i distriktene. Dette synes å mangle i utredningene som er gjort for Jernbaneverket så langt.**

Her henviser vi til Vedlegg 2, Transport- og kommunikasjonskomiteens vedtak fra desember 2008.

**Høyhastighetstog gir korte reisetid fra sentrum til sentrum, og man kan jobbe ombord, mens utrederne som har jobbet for legger til grunn små eller ingen tidsgevinster sammenlignet med fly:**

Econ Pöyry presenterte på seminaret 26.november konklusjoner om at høyhastighetstog ga små eller ingen tidsgevinster for de reisende sammenlignet med fly. Selv med reisetider på 2:45, som angitt av VWI, finner vi at påstanden må være noe tynt fundert, spesielt for den delen av passasjerene som sjekker inn bagasje. Norsk Bane AS angir at høyhastighetstog på grunn av høyere marsjfart kan gi en reisetid på 2:30, selv med flere stopp underveis enn VWI la til grunn. Det viktigste poenget omkring beregningene av tidsgevinster synes likevel å være at man har utelatt forskjellene på fly og tog når det gjelder mulighetene for å *jobbe underveis*. Høyhastighetstog, med den banestandard det vil innebære, gir full mulighet for eksempelvis 2 timers effektivt og sammenhengende arbeid underveis på det som i dag er de mest trafikkerte flyrutene, inkludert strømmuttak til PC, bredbånds internett-tilkobling etc. Slik sammenhengende effektiv arbeidstid er overhodet ikke mulig med alle modusskiftene en flyreise fra by til by innebærer. På høyhastighetstog er det også mulig å tilrettelegge for møtevirksomhet, ved hjelp av kupeer eller skjermede arealer – om det er etterspørsel etter det. Dette innebærer åpenbare fordeler av høyhastighetstog framfor fly, som vi ikke kan se at er tatt hensyn til i Econs utredning.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Mekonnen Germiso, forskningsleder / saksbehandler høyhastighetsbaner



#### Vedlegg I: Utdrag fra B.innst.S.nr.13 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 17)

#### Om høyhastighetsbaneutredningen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fremlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009. Flertallet vil understreke at en slik utredning også må omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Det er viktig i det videre utredningsarbeidet blant annet å få belyst betydningen en satsing på høyhastighetsbaner vil kunne få for:

- Klimautfordringene, omgivelser og miljøer.
- Reisemønster og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner og landsdeler.
- Effekter av endret reisemønster, herunder trafikksikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.
- Effekter av kortere reisetider, herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport.
- Effekter i forhold til andre transportbærere.

...

#### Vedlegg 2: Komiteens vedtak budsjettbehandlingen desember 2008:

#### Høyhastighetsbaner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til følgende merknader i Budsjett-innst. S. 13 (2007–2008), jf. side 55 "Om høyhastighetsbaneutredningen":

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fremlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009. Flertallet vil understreke at en slik utredning også må omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Det er viktig i det videre utredningsarbeidet blant annet å få belyst betydningen en satsing på høyhastighetsbaner vil kunne få for:

- Klimautfordringene, omgivelser og miljøer.
- Reisemønster og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner og landsdeler.
- Effekter av endret reisemønster, herunder trafikksikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.



- Effekter av kortere reisetider, herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport.
- Effekter i forhold til andre transportbærere."

*Flertallet* vil vise til at dette omfatter mer enn en tradisjonell transportøkonomisk analyse etter norsk modell, og med et bredere samfunnsperspektiv lagt til grunn.

*Flertallet* er opptatt av å videreføre sitt engasjement for utbygging av framtidige høyhastighetsbaner i Norge og til utlandet. *Flertallet* understreker betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere slik at det kan gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009.

*Flertallet* er kjent med at et slikt arbeid pågår, og at relevante faglige miljøer er trukket med i arbeidet slik komitéflertallet ba om i Budsjett-innst. S. nr 13 (2007–2008). *Flertallet* vil komme tilbake til denne problemstillingen i behandlingen av forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019.

*Flertallet* vil allerede nå understreke viktigheten av at nye jernbaneprosjekter, der det er mulig og på strekninger hvor høyhastighetsbane vurderes som aktuelt i framtida, vurderes om det skal planlegges og bygges for høyhastighetstog etter europeisk høyhastighetsstandard på minst 250 km/t.

*Flertallet* mener klimatrusselen må tas på alvor. *Flertallet* vil peke på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende.