



Saksnr.: 2010/8890
Dokumentnr.: 17
Løpenr.: 65293/2012
Klassering: 113
Saksbehandler: Trine Huitfeldt Nygaard

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Formannskapet	14.06.2012	101/12
Bystyret	21.06.2012	86/12

Høyhastighetsutredningen - Fredrikstad kommunes høringsuttalelse

Rådmannens innstilling

Rådmannen anbefaler formannskapet å avgi slik innstilling til Bystyret:

1. Høyhastighetsutredningen tas til orientering.
2. Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer både når det gjelder vedlikehold og drift av dagens infrastruktur, i tillegg til behovet for økt kapasitet, spesielt innenfor InterCity-området Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer. Det er i tillegg behov for en oppgradering av Østre linje mot Oslo. Fredrikstad kommune vil derfor ikke anbefale en utbygging av nye høyhastighetstilbud, før eksisterende baner har en tilfredsstillende standard, og nok kapasitet til å møte den forventede etterspørselsveksten både i person- og godstransportmarkedet.
En utbygging av InterCity-tilbudet bør derfor prioriteres før en evt. utbygging av høyhastighetsbaner.
3. Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, slik den framkommer av vedlegg 1, oversendes Samferdselsdepartementet.

Fredrikstad, 22.05.2012

Formannskapets behandling 14.06.2012:

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Formannskapets innstilling 14.06.2012 til Bystyret:

1. Høyhastighetsutredningen tas til orientering.
2. Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer både når det gjelder vedlikehold og drift av dagens infrastruktur, i tillegg til behovet for økt kapasitet, spesielt innenfor InterCity-området Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer. Det er i tillegg behov for en oppgradering av Østre linje mot Oslo. Fredrikstad kommune vil derfor ikke anbefale en utbygging av nye høyhastighetstilbud, før eksisterende baner har en tilfredsstillende standard, og nok kapasitet til å møte den forventede etterspørselsveksten både i person- og godstransportmarkedet.
En utbygging av InterCity-tilbudet bør derfor prioriteres før en evt. utbygging av høyhastighetsbaner.
3. Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, slik den framkommer av vedlegg 1, oversendes Samferdselsdepartementet.

Bystyrets behandling 21.06.2012:

Votering:

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt med 52 stemmer.

Bystyrets vedtak 21.06.2012:

1. Høyhastighetsutredningen tas til orientering.
2. Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer både når det gjelder vedlikehold og drift av dagens infrastruktur, i tillegg til behovet for økt kapasitet, spesielt innenfor InterCity-området Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer. Det er i tillegg behov for en oppgradering av Østre linje mot Oslo. Fredrikstad kommune vil derfor ikke anbefale en utbygging av nye høyhastighetstilbud, før eksisterende baner har en tilfredsstillende standard, og nok kapasitet til å møte den forventede etterspørselsveksten både i person- og godstransportmarkedet. En utbygging av InterCity-tilbudet bør derfor prioriteres før en evt. utbygging av høyhastighetsbaner.
3. Fredrikstad kommunes høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, slik den framkommer av vedlegg 1, oversendes Samferdselsdepartementet.

Fredrikstad, 25.06.12

Rett utskrift

Anita Simensen
møtesekretær

Utskrift til: By- og næringsutvikling v/ Trine Huitfeldt Nygaard
Kommunalsjef Ole Petter Finess

Sammendrag

Jernbaneverket har gjennomført en utredning som skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier som bør legges til grunn for utvikling av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. En viktig del av oppdraget var å utrede spørsmålet om etablering av høyhastighetsjernbane. Høyhastighetsutredningen er nå på offentlig høring med frist 29. juni 2012.

Jernbaneverket har vurdert fire alternative handlingsalternativer:

- A. Referansealternativet; en videreføring av dagens jernbanepolitikk.
- B. En mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, også utenfor InterCity-området.
- C. Et høyhastighetsalternativ som delvis bygger på eksisterende nett og gjeldende InterCity-strategi.
- D. Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer.

For Østfold har følgende korridorer blitt utredet:

- Oslo – Stockholm
- Oslo – Göteborg

For korridoren Oslo - Stockholm så vil ingen av traséene berøre Fredrikstad kommune. Når det gjelder strekningen Oslo – Göteborg har høyhastighetsutredningen forutsatt at Follobanen er tilstrekkelig for også å kunne kjøre høyhastighetstog på strekningen Oslo - Ski. Mellom Ski og Sarpsborg finnes to alternative traséer. Et trasé-alternativ med maks

hastighet 250 km/t tilrettelagt for gods- og persontog, som følger dagens trasé via Moss og Fredrikstad. Dette alternativet er identisk med InterCity-alternativet (ØB 4B). Det andre trasé-alternativet med maks hastighet 330km/t tilrettelagt for gods- og persontog som går på ny bane fra Ski direkte til Sarpsborg på østsiden av Vannsjø. Med unntak av noe forskjellig passering av Halden er alternativene identiske fra Sarpsborg til Göteborg. Traséen mellom Sarpsborg og Halden dimensjoneres for 250 km/t, i tråd med KVVU for IC.

Høyhastighetsutredningen har ikke pekt på hvilke traséer som anbefales, men viser til ulike alternativer i de ulike korridorene. Høyhastighetstog gjennom Østfold er rettet mot lange reiser med få stopp, og vil derfor ikke dekke det samme transportmarkedet som IntetCity-tilbudet.

Et viktig funn i utredningen er at høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet. Det vil si at det vil være mulig å integrere et nytt dobbeltspor langs Vestre linje dimensjonert for 250 km/t, som anbefalt av Jernbaneverket i konseptvalgutredningen for Østfoldbanen (4B), med en videreføring i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

Rådmannen mener at for Fredrikstad sin del, og for Østfold vil det være viktig å sikre en helhetlig utbygging av dobbeltspor langs Vestre linje og oppgradering av Østre linje, før det iverksettes planer om utbygging av høyhastighetsbaner. Dette for å sikre et godt tilbud til den økende befolkningen og for å gi et godt jernbanetilbud for fylkesinterne personreiser og reiser til/fra hovedstadsområdet. Rådmannen ser også at det kan oppstå store miljømessige konsekvenser ved den skisserte traséen i alternativet for 330 km/t mellom Ski og Sarpsborg.

Vedlegg

1. Fredrikstad kommunes uttalelse til Høyhastighetsutredningen (brev til Samferdselsdepartementet)
2. Kartskisse over traséalternativer Øst

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Ingen

Saksopplysninger

Jernbaneverket har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å gjennomføre en utredning som skal gi anbefalinger om hvilke langsiktige strategier, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør – Norge. Utredningen ble overlevert Samferdselsdepartementet 25. januar 2012. Stortinget har bedt om at det legges fram et beslutningsgrunnlag i god tid før behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2014 - 2023.

Utredningen er nå på høring, med høringsfrist 29. juni.

Hovedrapporten og delrapporter er lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/Nyhetsarkiv/Oppsummering-Hovedkonklusjoner/>

I mandatet er det beskrevet at Jernbaneverket skal utrede hvilke handlingsalternativer som er best egnet for å nå målene i transportpolitikken i de ulike korridorene gjennom å vurdere fire alternative handlingsalternativer:

- Handlingsalternativ A: Referansealternativet; en videreføring av dagens jernbanepolitikk

- Handlingsalternativ B: En mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, også utenfor Intercity-området
- Handlingsalternativ C: Et høyhastighetsalternativ som delvis bygger på eksisterende nett og gjeldende Intercity-strategi
- Handlingsalternativ D: Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer.

Mandatet spesifiserer en rekke faktorer som skal belyses i utredningen; teknisk gjennomførbarhet, investeringer, markedsgrunnlag, samfunnsøkonomi, bedriftsøkonomi, miljø og sikkerhet.

Strekningene som er utredet er:

1. Oslo – Kristiansand - Stavanger
2. Oslo – Bergen
3. Oslo - Trondheim
4. Oslo – Göteborg
5. Oslo – Stockholm
6. Bergen – Haugesund – Stavanger i kombinasjon med 1. og 2.

Det er utredet både 250 km/t og 330 km/t.

Utredningen forutsetter at IC-nettet blir bygget ut først.

Utredningen viser at det er et stort potensial for høyhastighetsbaner mellom de store byene i Sør-Norge i fht befolkningsmengde. 30-40% av trafikken på strekningene er såkalt underveistrafikk, dvs passasjerer som går på og av stasjoner mellom endepunktene. En høyhastighetsbane vil forkorte reisetiden betydelig mellom distrikter og regioner mellom de store byene. En evt høyhastighetsbane må derfor også betjene befolkningen underveis mellom de store byene.

Strekningen med størst passasjerpotensial er Oslo – Kristiansand – Stavanger. Denne strekningen vil kunne få ca 1 mill flere personreiser pr år enn de øvrige strekningene.

Utredningen viser også følgende:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er betydelige utbyggingskostnader for alle alternativene
- Positiv bedriftsøkonomi kan oppnås for de fleste strekninger dersom investeringskostnader holdes utenfor
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet i Østlandsområdet. Det er ingen konflikt mellom en eventuell utbygging av IC-nettet med dobbeltspor med designhastighet på 250 km/t, og en eventuell videreføring med 250/330 km/t i et høyhastighetsnett.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene som er utredet

For Østfold har følgende korridorer blitt utredet:

- Oslo – Stockholm
- Oslo – Göteborg

For korridoren Oslo - Stockholm vil ingen av traséene berøre Fredrikstad kommune. En av trasé-korridorene som er vurdert går via Follobanen og Indre Østfold mot Sverige.

Når det gjelder strekningen Oslo – Göteborg har ikke høyhastighetsutredningen sett på noen ny trasé fra Oslo til Ski. Det er således forutsatt at Follobanen er tilstrekkelig for også å kunne kjøre høyhastighetstog. Mellom Ski og Sarpsborg finnes to alternative traséer. Et trasé-alternativ med maks hastighet 250 km/t tilrettelagt for gods- og persontog, som følger dagens trasé via Moss og Fredrikstad. Dette alternativet er identisk med InterCity-

alternativet (ØB 4B). Det andre trasé-alternativet med maks hastighet 330km/t tilrettelagt for gods- og persontog som går på ny bane fra Ski direkte til Sarpsborg på østsiden av Vannsjø. Med unntak av noe forskjellig passering av Halden er alternativene identiske fra Sarpsborg til Göteborg. Traséen mellom Sarpsborg og Halden dimensjoneres for 250 km/t, i tråd med KVV for IC.

Når det gjelder traséer i Sverige så er de dimensjonert for maks 250 km/t. Dette med bakgrunn i at den svenske høyhastighetsutredningen konkluderte med at det kun er relasjonen mellom Stockholm og Malmö som kan tenkes utbygd med en høyere hastighet.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser for Fredrikstad kommune.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant.

Vurdering

Høyhastighetsutredningen har synliggjort hvordan høyhastighetsbaner kan bygges ut i Norge, og hvilke konsekvenser en slik utbygging vil medføre. Rådmannen viser til at høyhastighetsutredningen ikke har pekt på hvilke traséer som anbefales, men viser til ulike alternativer i de ulike korridorene. Rådmannen vil også vise til at høyhastighetstog gjennom Østfold er rettet mot lange reiser med få stopp, og vil derfor ikke dekke det samme transportmarkedet som IntetCity-tilbudet. Et slikt tilbud vil dessuten ha en begrenset mulighet for å bedre de trafikale behovene som er kartlagt i korridorene mot Stockholm og Göteborg.

Rådmannen vil peke på at et viktig funn i utredningen er at høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet. Det vil si at det vil være mulig å integrere et nytt dobbeltspor langs Vestre linje dimensjonert for 250 km/t, som anbefalt av Jernbaneverket i konseptvalgutredningen for Østfoldbanen (4B), med en videreføring i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

Rådmannen mener at for Fredrikstad sin del, og for Østfold, vil det være viktig å sikre en helhetlig utbygging av dobbeltspor langs Vestre linje og oppgradering av Østre linje, før det iverksettes planer om utbygging av høyhastighetsbaner. Dette for å sikre et godt tilbud til den økende befolkningen og for å gi et godt jernbanetilbud for fylkesinterne personreiser og reiser til/fra hovedstadsområdet. Rådmannen vil også minne om det store behovet for vedlikehold av dagens transportinfrastruktur, herunder jernbane som det er vist til i transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

Rådmannen ser også at det kan oppstå store miljømessige konsekvenser ved den skisserte traséen i alternativet for 330 km/t mellom Ski og Sarpsborg. En ny høyhastighetsbane på denne strekningen vil danne en helt ny barriere, og gå igjennom områder bestående av kulturminner og naturområder som til nå er relativt urørte.