

# SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Tone B Wabakken

Arkiv: -

Arkivsaksnr.: 12/4546

Behandles i:

FORMANNSKAPET

## HØRINGSUTTALELSE TIL JERNBANEVERKETS HØYHASTIGHETSUTREDNING

### INNSTILLING:

Uttalelse til høyhastighetsutredningen vedtas slik det framgår av saksframlegget og oversendes Jernbaneverket.

### VEDLEGG:

1. Brev fra Jernbaneverket om offentlig høring av "Høyhastighetsutredningen 2010-12"
2. Utdrag fra "Høyhastighetsutredningen 2012-12" Del 1 – Konklusjoner og oppsummering av arbeidet i Fase 3
3. Tabell samlet oversikt på nøkkeltall høyhastighetsbaner
4. Kart som viser ulike korridoralternativ for korridor Nord

Se ellers Jernbaneverkets nettside

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

### FAKTA:

"Høyhastighetsutredningen 2010-12" er sendt på offentlig høring med svarfrist 29. juni 2012. Høyhastighetsutredningen er en del av grunnlaget for forslag til Nasjonal Transportplan 2014-23. Berørte fylkeskommuner, kommuner, regionråd og jernbanefora samt trafikksekselskap og nærings- og interesseorganisasjoner er invitert til å avgi sine uttalelser.

### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ga 19. februar 2010 Jernbaneverket mandat om å utrede mulighetene for bygging av høyhastighetsbaner i Sør-Norge. Et utdrag fra mandatet er gjengitt under:

*"Utredningen skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Utredningen skal analysere om en utbygging av høyhastighetsjernbaner kan bidra til å oppnå samfunnsøkonomisk effektive og bærekraftige løsninger for et framtidig transportsystem med økt transportkapasitet, bedre framkommelighet og tilgjengelighet."*

Strekningene hvor høyhastighetsbane skal utredes 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.

Følgende handlingsalternativer for å nå målene i transportpolitikken i de ulike korridorene (kfr. mandat), har vært vurdert:

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

Jernbaneverket har utredet 2 høyhastighetsalternativer på de angitte strekningene; alternativ C som er 250 km/t og alternativ D som er 330 km/t. Disse hastighetene er kombinert på en rekke strekninger.

### **Hovedkonklusjoner i høyhastighetsutredningen**

Nedenfor er gjengitt noen hovedkonklusjoner fra utredningen. For øvrig vises til vedlegg 2 og Jernbaneverkets nettside.

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked.
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Det vil bli et totalt redusert utslipp av CO<sub>2</sub> etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO<sub>2</sub>- utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbelspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC- nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomisk nettonytte er negativ.
- Hvilke parametere som kommer best ut varierer på tvers av korridorene. Det foreligger derfor ikke noe entydig faglig grunnlag for å kunne foreslå i hvilken rekkefølge de forskjellige korridorer eventuelt skal utbygges. Dette vil være avhengig av hvilke parametere en vektlegger mest
- Det er et stort potensiale for høyhastighetsjernbane mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningsmengde.
- Utredningen har vist at 30-40% av trafikken på strekningene er såkalt underveistraffikk, d.v.s. passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene
- En eventuell realisering av høyhastighetsjernbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad.

- Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene. En vil da kunne oppnå følgende effekter:
  - Kombinere IC-trafikk og høyhastighetsfjerntog.
  - Gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud.
  - Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter.
  - Redusere presset på de store byene.
- Den parameteren som etter prosjektets vurdering best representerer hvor stor del av befolkningen som ville ha fått størst nytte av en høyhastighetsjernbane er etterspørselen d.v.s. antall reisende. Dette samsvarer ikke nødvendigvis med resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen.
- Den strekningen som vil få flest antall passasjerer er Oslo – Kristiansand - Stavanger med 5,0 – 5,5 mill. reisende pr år.
- Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge ser høyhastighetsprosjektet Drammen – Tønsberg – Porsgrunn – Kristiansand – Egersund – Stavanger som en interessant strekning for å realiseres først.
- I et alternativ der en ikke velger å bygge nye høyhastighetsbaner, men bruker mer midler på eksisterende jernbanenett enn dagens nivå, vil Bergensbanen være den strekningen der man vil få den største nytten ved minst bruk av investeringsmidler

#### Særskilt om strekningen Oslo- Trondheim, korridor Nord (kart i vedlegg 4)

For strekningen Oslo – Trondheim, er det vurdert tre hovedkorridorer:

- Gudbrandsdalen
- Rondane
- Østerdalen

Nedenfor er gjengitt hovedmomenter for strekningene:

<b>Gudbrandsdalen (447 km)</b>	<b>Rondane (412 km)</b>	<b>Østerdalen (406 km)</b>
Designhastighet 330 km/t med gods		
Lengste rute	Noe lengre rute enn via Østerdalen	Korteste rute
Høyeste punkt er Hjerkinsk 952 moh	Høyeste punkt er 877 moh 16 km sør for Kvikne	Høyeste punkt er 718 moh ved Kvikne
Høyeste andel tunneler 57% 257 km i tunnel, 64 tunneler	Høy tunnelandel 52% 213 km i tunnel, 54 tunneler, lengste tunnel ca 28 km (Venabygdsfjellet)	Laveste andel tunneler 36% 147 km i tunnel, 40 tunneler
Den mest negative miljøpåvirkningen, nærhet til Dovrefjell Nasjonalpark	Høy miljøpåvirkning, nærhet til Rondane Nasjonalpark	Minst miljøpåvirkning
Byggeperiode 9 år	Byggeperiode 14 år	Byggeperiode 9 år
	Lillehammer – Soknedal har designhastighet 330 km/t uten gods. Tilrettelegging for gods fører til lengre tunneler	Tynset – Lundamo med to linjer; passasjertrafikk via Kvikne og gods via Røros (oppgradering eksisterende linje)

Framtidig alternativ via Gjøvik når IC-linje Gardermoen – Hamar – Lillehammer er mettet	Framtidig alternativ via Gjøvik når IC-linje Gardermoen – Hamar – Lillehammer er mettet	Framtidig alternativ Gardermoen – Tangen når IC-linje Gardermoen – Tangen (-Lillehammer) er mettet
---	---	--

Vedlegg 3 angir samlet oversikt for alle høyhastighetsbaner mht. reisetid, passasjergrunnlag i 2024, totale investeringskostnader, total investeringskostnad per oppgradert km, netto nytte, netto nytte per investert krone, bedriftsøkonomi eks. investering 25 år og miljøbalanse.

### Relevante uttalelser til andre samferdselssaker

Hamar kommune har gitt uttalelse til fylkeskommunens forslag til "Regional samferdselsplan 2012-21" samt innspill til fylkeskommunens høringsuttalelse til NTP og KVVU på overordnet nivå. Satsing på utbygging av høyhastighetsbane som konsept uten angivelse av korridorvalg, inngår i uttalelsen.

I høringsforslag til Regional samferdselsplan har fylkeskommunen som del av sin strategi for transittjernbane lagt inn forslag om å arbeide for å realisere høyhastighetsbane mellom Oslo-Trondheim gjennom Østerdalen.

### VURDERING

Vurderingen/forslag til høringsuttalelse til høyhastighetsutredningen er utarbeidet i samarbeid med Stange og Ringsaker kommuner.

Det er først og fremst ønskelig at Jernbaneverket prioriterer utbygging av dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022, som mulig første fase av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim.

I lys av dette støttes en videre satsing på handlingsalternativ C/D gjennom Gudbrandsdalen hvor

- Reisetid mellom endepunktene (Oslo-Trondheim) < 3 timer
- Minimum designhastighet 250 km/t
- Nye linjer legges så nær som mulig mindre byer, tettsteder og trafikknutepunkt for å muliggjøre stasjoner med nær tilknytning til eksisterende bosettinger.

Alternativ gjennom Gudbrandsdalen er konkurransedyktig i forhold til fly med reisetid på under 3 timer. Alternativ med en linje dimensjonert for 330 km/t gjennom Østerdalen innebærer at toget er *mer* konkurransedyktig i forhold til flytrafikken Oslo-Trondheim. I rapporten heter det imidlertid:

*"Utredningen har vist at 30-40 % av trafikken på strekningene er såkalt underveistrafikk, det vil si passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene. En eventuell realisering av høyhastighetsjernbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad. Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene.*

*En vil da kunne oppnå følgende effekter:*

- *Kombinere IC trafikk og høyhastighetsfjerntog*

- *Gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud*
- *Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter*
- *Redusere presset på de store byene”*

Dette er en vurdering kommunen støtter. Hedmark fylkeskommune har en målsetting om 220.000 innbyggere i Hedmark innen 2020. Satsing på infrastrukturtiltak er svært viktig sett i lys av forventet befolkningsvekst i Oslo-området og muligheten og behovet for at Mjøsregionen kan ta sin del av denne veksten. Raske forbindelser til Oslo, men også til Trondheim og mot Møre-regionen, vil bidra til å legge grunnlag for solid vekst i Mjøsregionen. En viktig effekt ved å betjene underveismarkedet med høyhastighetstog, forventes å være redusert antall trafikkulykker som et resultat av at persontransport på veg kan avlastes av tog.

Deutsche Bahn har gjort en egen utredning av høyhastighetstog i Norge på oppdrag fra Norsk Bane. Norsk Bane er et aksjeselskap som i hovedsak er eid av norske kommuner og fylkeskommuner. Denne utredningen har vist at et konsept med høyhastighetstog gjennom Gudbrandsdalen er forenelig med stopp på 6-8 stasjoner på en reise. Med en variasjon i stoppmønster, som anbefales, kan enda flere stasjoner betjenes. Høyhastighetsutredningen fra Rambøll/Jernbaneverket er også inne på at det er mulig med ett basiskonsept og ett ekspresskonsept slik at flere stasjoner enn de aller største kan betjenes. Konseptet har videre synliggjort en mulig kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen.

Traseandel i tunnel er vesentlig for miljøregnskap og økonomi. Utbygging av høyhastighetsbaner vil gi negativ klimapåvirkning i utbyggingsfasen. Den største enkeltfaktoren er utslipp forbundet med produksjon av materialer for innvendig kledning av tunneler. For traseer med høy tunnelandel blir byggekostnadene relativt mye høyere enn i traseer med mindre tunnelandel. Dette gir seg klare utslag mellom alternativene for høyhastighetsbane gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen, i favør av Østerdalen.

I lys av utredningen fra Norsk Bane/Deutsche Bahn setter vi et spørsmålstegn ved trasetilpasning og tunnelandelen for Gudbrandsdalsalternativet (57 % tunnelandel for Oslo – Trondheim). Norsk Bane har gjort detaljerte trasetilpasninger ut fra hastighetsdimensjonering på 270-300 km/t og har en vesentlig lavere tunnelandel (39 %) enn forslaget fra Jernbaneverkets utreder. Om avvikene skyldes ulik detaljeringsgrad i utredningene eller andre forhold må klargjøres. Dersom bedre detaljering av linjeplassering kan bidra til redusert tunnelandel, bør høyhastighetsutredningen ta et steg tilbake og gjennomføre det utredningsarbeidet som er nødvendig.

Høyhastighetsutredningen har mye tekniske formuleringer, er til dels forvirrende mht. betegnelser og navning av konsepter og er ikke et lett tilgjengelig dokument. Vi vil også bemerke at konsekvenser for natur og miljø i liten grad er belyst. Det har i liten eller ingen grad vært lagt til rette for medvirkning fra berørte kommuner og organisasjoner med lokal- eller spesialkunnskap. I så måte framstår høyhastighetsutredningen som motstykket til InterCity-utredningen hvor fokuset på medvirkning har vært stort, samtidig som prosessen har vært stram og god.

## **KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:**

Langsiktige investeringer i infrastruktur som legger til rette for miljøvennlige og kollektiv transportformer vurderes som viktig, spesielt med tanke på generasjoner som er unge i dag.

**ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER:**

Ikke relevant på kommunenivå.

Odd Lindstad