

SAKSPROTOKOLL

Arkivsak 201205417
Arkivnr, E: N20 &13
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang **Møtedato** **Sak nr.**
Formannskapet 30.05.12 54/12

HØRINGSUTTAELSE - JERNBANEVERKETS HØYHASTIGHETSUTREDNING 2012

Formannskapet **30.05.12**

Vedtak:

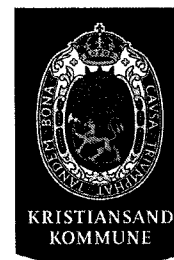
1. Kristiansand kommune støtter høyhastighetsutredningens konklusjon om at strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger er den mest interessante strekningen for en høyhastighetsbane i Norge. Strekningen har et stort endepunkt- og underveismarked og en høyhastighetsbane vil knytte sammen sterke vekst-regioner, og stimulere til ny vekst langs hele kysten fra Oslo til Stavanger.
(12/1)
2. Utbyggingsrekkefølgen som skissert i høyhastighetsutredningen virker rasjonell og støttes. Sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen anbefales realisert raskere enn den foreslåtte rekkefølgen tilsier. En slik sammenkopling vil realisere nytte for landsdelens befolkning og næringsliv i påvente av at hele strekningen er utbygd.
(Enst.)
3. Det er viktig med en snarlig konklusjon om en høyhastighetsbane på strekningen Oslo – Stavanger – Kristiansand skal realiseres siden en slik beslutning vil være en viktig premissgiver for areal- og transportplanleggingen i hele det berørte området.
(12/1)

Voteringer:

Rådmannens innstilling pkt. 1 ble vedtatt med 12 mot 1 stemme (H. Sødal, KRF).
Rådmannens innstilling pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.
Rådmannens innstilling pkt. 3 falt med 11 mot 2 stemmer (I. Solli, KRF, D. Vige, V).
Rådmannens innstilling pkt. 4 ble vedtatt med 12 mot 1 stemme, vedtakets pkt. 3 (H. Sødal, KRF).

RETT UTSKRIFT: *Annedise H. Aabø*

DATO: 12. juni 2012



Dato: 09.05.2012
Saksnr.: 201205417-1
Arkivkode E: N20 &13
Saksbehandler: Jan Erik Lindjord

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
30.05.2012

Høringsuttalelse - Jernbaneverkets høyhastighetsutredning 2012

Sammendrag:

Høyhastighetsutredningen konkluderer med at banen Oslo – Kristiansand- Stavanger via Vestfoldbyene er den strekningen som peker seg ut som mest interessant for utbygging. I første rekke skyldes dette passasjergrunnlaget mellom endestasjonene og mellom byene på strekningen.

Ingen av utbyggingsalternativene som er utredet er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Inntektene forventes bare å kunne betjene årlige driftskostnader for infrastruktur og togtilbud. Dette inkluderer ikke større vedlikeholds- og oppgraderingsbehov.

En høyhastighetsbane fra Oslo til Stavanger via Kristiansand vil være positiv for Sørlandet og Kristiansandsregionen.

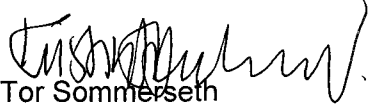
Forslag til stasjonsplassering i Kristiansand er ikke god med tanke tilgjengelighet til stasjonen. Den foreslåtte stasjonsplasseringen er lite egnet med hensyn til å legge til rette for effektiv tilbringertransport, her under kollektivtransport, gå og sykkel. Det planlegges nå omfattende utbygginger og oppgraderinger for å legge til rette for et effektivt buss-system, inkludert en bussmetro i Kristiansand. Ny jernbanestasjon på Eg eller Krossen vil være å gå i feil retning når målet er å ta trafikkveksten lokalt ved kollektive løsninger.

Forslag til vedtak:

1. Kristiansand kommune støtter høyhastighetsutredningens konklusjon om at strekningen Oslo – Kristiansand – Stavanger er den mest interessante strekningen for en høyhastighetsbane i Norge. Strekningen har et stort endepunkt- og underveismarked og en høyhastighetsbane vil knytte sammen sterke vekst-regioner, og stimulere til ny vekst langs hele kysten fra Oslo til Stavanger.
2. Utbyggingsrekkefølgen som skissert i høyhastighetsutredningen virker rasjonell og støttes. Sammenkopling mellom Vestfoldbanen og

Sørlandsbanen anbefales realisert raskere enn den foreslåtte rekkefølgen tilsier. En slik sammenkopling vil realisere nytte for landsdelens befolkning og næringsliv i påvente av at hele strekningen er utbygd.

3. Forslaget til stasjonsplassering i Kristiansand er uheldig og må utredes nærmere. Det arbeides nå målrettet for å legge til rette et effektivt kollektivnett, gå- og sykkelvegnett i Kristiansand. En framtidig ny jernbanestasjon må tangere Kristiansand sentrum og ligge nær kollektivnettet dersom målet om redusert privatbilbruk skal nås.
4. Det er viktig med en snarlig konklusjon om en høyhastighetsbane på strekningen Oslo – Stavanger – Kristiansand skal realiseres siden en slik beslutning vil være en viktig premissgiver for areal- og transportplanleggingen i hele det berørte området.


for Tor Sommerse
Rådmann


Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Utrykte vedlegg: Lenke til Oppsummeringsrapport del 1 og del 2:

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

Bakgrunn for saken

Jernbaneverket har utredet spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge. Utredningen har vært organisert som en prosjektorganisasjon. Utredningens mål var å gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Utredningen hadde videre i oppdrag å 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.

I oppdraget inngikk bl.a. å redegjøre for positive og negative effekter og kostnader ved en eventuell utbygging, samt rekkefølge og etappeinndeling for strekningene. Det skulle redegjøres for fordeler og ulemper med en utbygging av høyhastighetsjernbaner og konsekvensene for transportsystemet som helhet. Ulike høyhastighetskonsepter skulle vurderes opp mot referansealternativet; en videreføring av dagens jernbanepolitikk i de ulike korridorene slik denne er beskrevet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Ut fra analysen og de overordnede mål for transportpolitikken skulle det utarbeides ulike handlingsalternativer med anbefalinger (dvs. konsept/utbyggingsstrategi) for hver korridor. Følgende korridorer skulle bl.a. utredes; Oslo – Kristiansand – Stavanger, Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim, Oslo – Göteborg og Oslo – Stockholm. I tillegg skal Bergen – Haugesund/Stavanger utredes i kombinasjon med Oslo – Bergen og Oslo – Kristiansand – Stavanger.

Konsekvenser for samfunnet for øvrig av en høyhastighetsutbygging skulle også belyses så langt som mulig.

1. Utredningen

Mandatets handlingsalternativ ble formulert slik:

- 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

Handlingsalternativ B ble definert som: Reisetidsbesparelse 20 %, avgangsfrekvens 2. hver time, dagens stoppmønster.

Handlingsalternativ C og D ble utredet som tre forskjellige designalternativer som skulle utredes:

- Designalternativ 2* Maks. Hastighet 250 km/t tilrettelagt for gods- og persontog
- Designalternativ D1 Maks. Hastighet 330 km/t tilrettelagt for gods- og persontog
- Designalternativ D2 Maks. Hastighet 330 km/t tilrettelagt kun for persontog

2. Konklusjon: Høyhastighetskonsepter Alternativ C og D

Basert på de analyser som har blitt gjennomført i prosjektet har prosjektet konkludert med følgende:

- 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
- Redusert utslipp av CO₂ etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO₂- utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC nettet i Østlandsområdet. Det er ingen konflikter mellom en eventuell utbygging av IC nettet med dobbeltspor og designhastighet 250 km/t og en eventuell videreføring med 250 km/t eller 330 km/t i et høyhastighetsnett
- Samfunnsøkonomisk netto nytte er negativ

Hvilke parametere som kommer best ut varierer på tvers av korridorene. Siden ingen av utbyggingsalternativene er i nærheten av samfunnsøkonomisk lønnsomhet foreligger det 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 potensial for høyhastighetsjernbane mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningensmengde. 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. Beregningene omfatter imidlertid bare reiser 100 km eller lengre, reiser kortere enn 100 km kommer da i tillegg. 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.

3. Oslo – Kristiansand – Stavanger

Den strekningen som vil få flest antall passasjerer er Oslo – Kristiansand - Stavanger med 5,0 – 5,5 mill. reisende pr år. Da er det ikke medtatt trafikk på IC strekningen Oslo – Porsgrunn, da trafikk tallene fra høyhastighetsutredningen kun omfatter reiser over 100 km. Strekningen Oslo-Stavanger er beregnet å få ca. 1 mill. flere passasjerer pr år enn noen av de andre strekningene.

Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge ser prosjektet Alternativ C: Drammen – Tønsberg – Porsgrunn – Kristiansand – Egersund – Stavanger ut som en interessant strekning for å realiseres først. Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter imellom kan kombineres med IC trafikk på strekningen Porsgrunn – Drammen – Oslo og strekningen Stavanger – Sandnes - Egersund.

Et slikt prosjekt bør realiseres i en rekkefølge der parseller/strekninger som gir størst nytte blir bygget først. Etter prosjektets oppfatning vil dette være:

1. Drammen – Tønsberg – Porsgrunn designhastighet 250 km/t
2. Sandnes – Egersund – Designhastighet 250 km/t
3. Porsgrunn – Kristiansand – Designhastighet 250 eller 330 km/t
4. Egersund – Kristiansand – Designhastighet 250 eller 330 km/t

Reisetiden Oslo – Stavanger vil da bli ca. 3:20 – 3:30 avhengig av hvilken designhastighet som velges mellom Porsgrunn – Sandnes.

Sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen anbefales realisert raskere enn den foreslåtte rekkefølgen tilsier. En slik sammenkopling vil realisere nytte for landsdelens befolkning og næringsliv i påvente av at hele strekningen er utbygd.

Den eksisterende Sørlandsbane mellom Brokelandsheia og Sandnes kan da gradvis legges ned etter hvert som delstrekningene blir bygd ut.

4. Konklusjon: Oppgraderingskonsepter – Alternativ B

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. Med en investering på 35 mrd. kroner vil reisetiden Oslo – Bergen gå ned fra dagens nivå på 6:30 til 5:10. Strekningen blir bedriftsøkonomisk nøytral og gir et stort nok overskudd til å dekke løpende normalt drift og vedlikehold

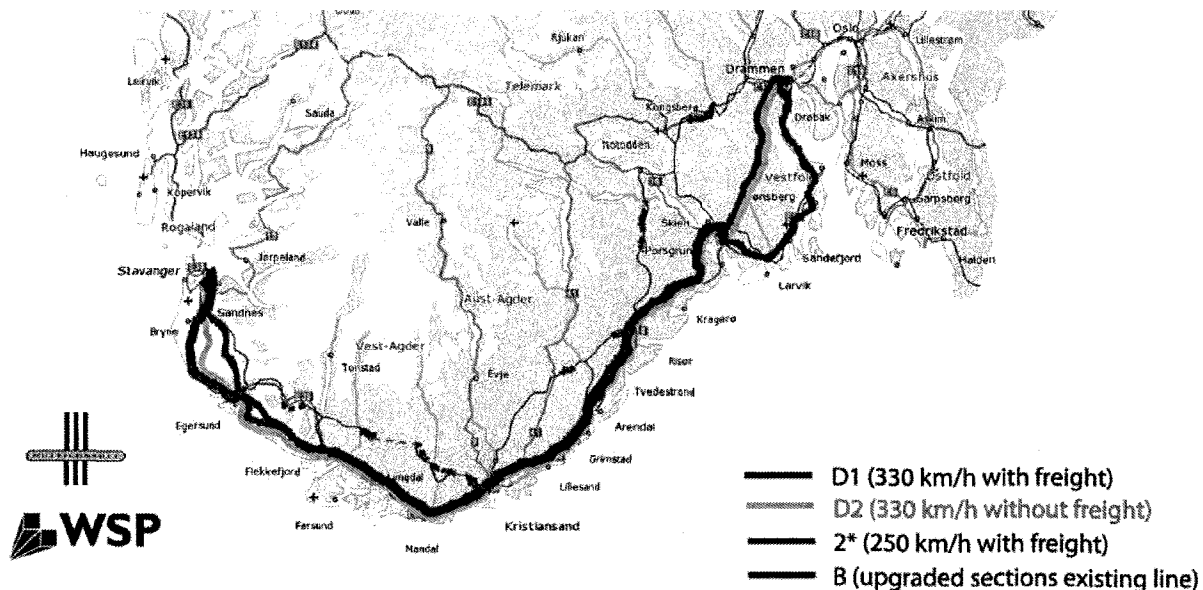
Ved en ytterligere investering på 15-20 mrd. kroner kan strekningen Hønefoss – Sandvika realiseres med en ytterligere reisetidsbesparelse på om lag 55 minutter. Reisetiden Oslo – Bergen vil da bli 4:15.

5. Bransjens vurdering av godsmarkedet

Høyhastighetsutredningen har gjennomført intervjuer med aktørene i godsmarkedet. Selv om høy hastighet har en oppfattet fordel, er det ikke nødvendigvis dette som opptar godsindustrien. Det er verdt å merke seg at dersom en høyhastighetsbane innebærer en frigjøring av kapasitet på de eksisterende banene som følge av at persontogene flyttes over til ny bane, kan dette gi nytte til godsmarkedet i forhold som frigjøring av kapasitet, økt reliabilitet m.m.

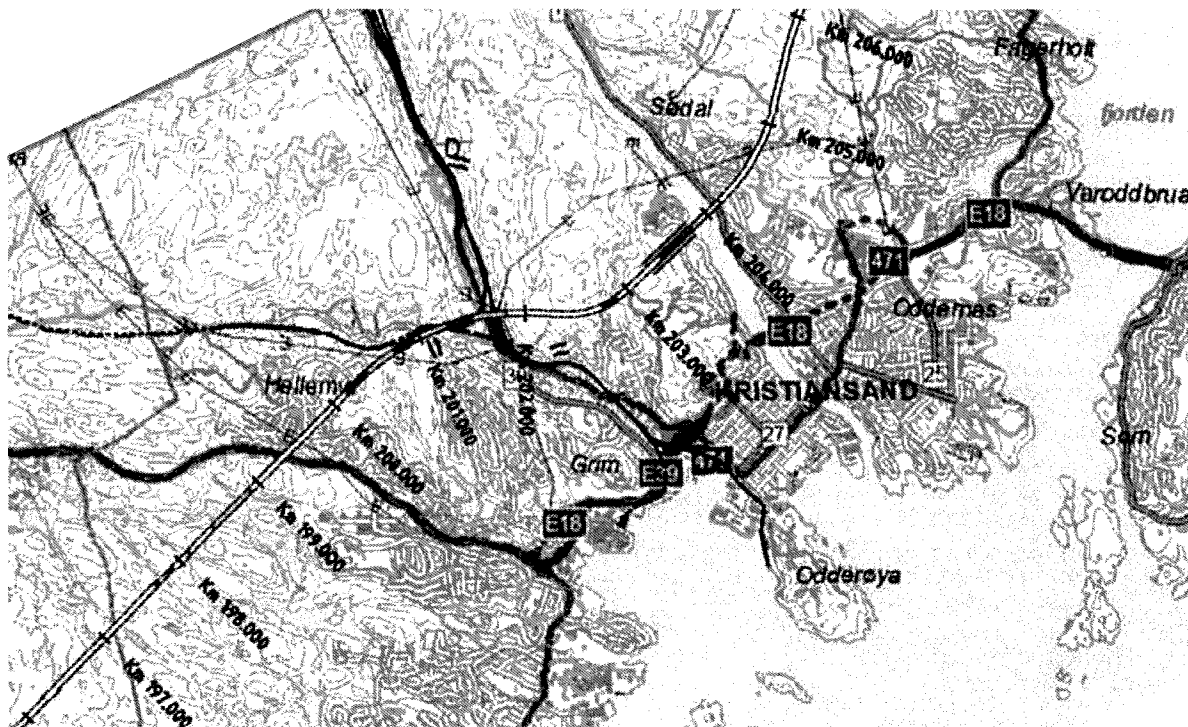
6. Korridorpesifikke analyser: Sør

Korridor sør omfatter transportkorridoren fra Drammen via Vestfoldbyene, Grenland og Sørlandsbyene til Stavanger. Jernbanen vil dermed betjene et stort antall byer og tettsteder. Flere av by- og tettstedsregionene i korridoren utvikles i retning av flerkjernebyer med felles bo- og arbeidsmarked, men det er også en betydelig dagpendling fra byene i Vestfold inn mot Oslo.



7. Ny Kristiansand stasjon

Ny stasjon er foreslått lagt til Eg nord for Kristiansand sentrum nær Sørlandet sykehus, ca 2 km nord for dagens stasjon og sentrum av Kristiansand. Inn mot den nye stasjonen krysser den nye banen eksisterende linje to steder, og det må arbeides videre med løsninger for eventuell kobling mellom høyhastighetslinjen og eksisterende Sørlandsbane.



En stasjonsplassering på Krossen eller Eg vil i liten grad være tilknyttet eksisterende eller framtidig hovednett for kollektivtrafikk, gang og sykkel. For å stimulere til bruk av den nye togforbindelsen vil det være av avgjørende betydning at det blir effektive og smidige overganger mellom de kollektive transportmidlene. Tilknytning til bussmetronettet i Kristiansand må sikres.