

**MOTTATT**

2 JUL 2012

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: 201000650-96
Deres ref.:

Lillehammer, 29. juni 2012

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning. Strekningen Oslo-Trondheim.

Det vises til brev av 9.2.2012 fra Jernbaneverket vedrørende høring av høyhastighetsutredningen. Fylkestinget i Oppland behandlet utredningen som sak nr. 50/12 19. juni i år, og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget tar Jernbaneverkets utredningen om høyhastighetsbane i Norge til orientering.
2. Fylkestinget mener det er behov for en nasjonal strategi for utvikling av fjerntogstrekningene i Norge.
3. Fylkestinget mener at IC-utbyggingen etter alt 4B og 250 km/t må ha høyest prioritet og være ferdig utbygget, og ligge som grunnlag for videre planlegging av høyhastighetstog Oslo – Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.

Saksinnstilling og protokoll fra fylkestingssak 50/12 følger vedlagt.

Med hilsen

Jørn Prestsaeter

Teamleder strategisk samferdsel

Kopi til: Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum107 OSLO
Hedmark fylkeskommune, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
Regionrådet for Hadeland, v/Edvin Straume, Gran kommune
Rådhusvn. 39, 2770 JAREN
Regionrådet for Lillehammer-regionen, c/o Lillehammer kommune
Postboks 986, 2626 LILLEHAMMER
Regionrådet for Midt-Gudbrandsdal, v/Jan Sandbakken, Nedregate 50, Nord-Fron kommune, 2640 VINSTRA

/

Postadresse

Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Org. Nr: 961382335

Besøksadresse

Kirkegaten 76, Lillehammer

Bankkonto: 2000 09 50018

E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:

Jørn E. Prestsaeter

Telefon:

E-post: jorn.prestsaeter@oppland.org

Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350, Sluppen, 7004 TRONDHEIM
Jernbaneverket, Oslo, Postboks 217 Sentrum103 OSLO
Regionrådet for Nord-Gudbrandsdal, V/Ole Aasaaren, Skansen 7, 2670 OTTA
Regionrådet i Gjøvikregionen, Jernbanegata 2, 2800 GJØVIK
Møre og Romsdal fylkeskommune, Julsundvegen 9, 6404 MOLDE



Arkivsak-dok. 201000650
Arkivkode
Saksbehandler Magne Flø

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkestinget	19.06.2012	50/12
2 Fylkesutvalget	12.06.2012	101/12

SAKSPROTOKOLL

Jernbaneverkets høyhastighetsutredning. Strekningen Oslo - Trondheim

Fylkestinget har behandlet saken i møte 19.06.2012 sak 50/12

Fylkesutvalgets innstilling:

1. Fylkestinget tar Jernbaneverkets utredningen om høyhastighetsbane i Norge til orientering.
2. Fylkestinget mener det er behov for en nasjonal strategi for utvikling av fjerntogstrekningene i Norge.
3. Fylkestinget mener at IC-utbyggingen etter alt 4B og 250 km/t må ha høyest prioritet og være ferdig utbygget, og ligge som grunnlag for videre planlegging av høyhastighetstog Oslo – Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.

Møtebehandling fylkestinget:

Eivind Brenna (V) foreslo nytt punkt 4:

«En høyhastighetsbane Oslo-Gjøvik-Lillehammer-Trondheim skal være et langsiktig mål».

Votering

Fylkesutvalgets innstilling i 3 punkt: Vedtatt mot 3 stemmer.

Nytt punkt 4 foreslått av Brenna (V): Falt med 13 stemmer.

Vedtak fylkestinget:

I samsvar med fylkesutvalgets innstilling fattet fylkestinget slikt vedtak:

1. Fylkestinget tar Jernbaneverkets utredningen om høyhastighetsbane i Norge til orientering.
2. Fylkestinget mener det er behov for en nasjonal strategi for utvikling av fjerntogstrekningene i Norge.
3. Fylkestinget mener at IC-utbyggingen etter alt 4B og 250 km/t må ha høyest prioritet og være ferdig utbygget, og ligge som grunnlag for videre planlegging av høyhastighetstog Oslo - Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.



Arkivsak-dok. 201000650-72
Saksbehandler Magne Flø

Saksgang	Møtedato
Fylkesutvalg	12.06.2012
Fylkestinget	19.06.2012

JERNBANEVERKETS HØYHASTIGHETSUTREDNING. STREKNINGEN OSLO - TRONDHEIM

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkestinget tar Jernbaneverkets utredningen om høyhastighetsbane i Norge til etterretning.
2. Fylkestinget mener det er behov for en nasjonal strategi for utvikling av fjerntogstrekningene i Norge.
3. Fylkestinget mener at IC-utbyggingen etter alt 4B og 250 km/t må ha høyest prioritet og være ferdig utbygget, og ligge som grunnlag for videre planlegging av høyhastighetstog Oslo - Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.

Rasmus Olav Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Solbjør
Ass fylkesrådmann

Bakgrunn og sammendrag:

JBV fikk ved mandat fra Samferdselsdepartementet i oppdrag å gjennomføre en utredning som skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Stortinget ba om at det legges fram et beslutningsgrunnlag i forbindelse med behandlingen av NTP 2014 - 2023.

Blant de 6 korridorer i Sør-Norge og inn i Sverige som er utredet er også Oslo – Trondheim.

Gjennomførte utredninger viser at det er mulig å bygge en høyfartsbane Oslo-Trondheim både gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen.

Fylkesrådmann mener at det som har høyest prioritet de nærmeste årene er å få utbedret infrastrukturen på eksisterende jernbanenett som nærtrafikk i storbyene og IC-utbyggingen - både IC-triangelet og øvrige strekninger i IC-området herunder Gjøvikbanen. Fylkesrådmann mener at videre arbeid med høyhastighetstog må sees i et langsiktig perspektiv.

Saksframstilling:

1 Mandat

Jernbaneverket – JBV – fikk ved mandat fra Samferdselsdepartementet i oppdrag å gjennomføre en utredning som skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontog i Sør-Norge. Stortinget ba om at det legges fram et beslutningsgrunnlag i forbindelse med behandlingen av NTP 2014 - 2023.

Følgende korridorer i Sør-Norge og inn i Sverige er utredet:

- Oslo – Kristiansand – Stavanger
- Oslo – Bergen
- Oslo – Trondheim
- Oslo – Göteborg
- Oslo – Stockholm
- Bergen – Stavanger (i sammenheng med Oslo – Bergen samt Oslo – Kristiansand – Stavanger)

2 Prosjektets faser og resultater

Mandatet presiserer at utredningen skal gjennomføres i tre separate, forhåndsdefinerte faser:

Fase 1. Formålet på dette stadiet i utredningen er å gi en oversikt og presentasjon av den kunnskapen om høyhastighetsbaner som allerede foreligger i Norge. Det innebærer å studere det som allerede er utredet av Jernbaneverket og andre interessenter, slik som Norsk Bane AS, Høyhastighetsringen AS og Coinco North. Det arbeidet som er gjort omkring høyhastighetsbaner i Sverige, er også inkludert i utredningen.

Fase 2. Formålet med Fase 2 i utredningen er å identifisere felles premisser for høyhastighetskonsepter som kan være relevante for norske forhold. Dette omfatter blant annet markedsanalyser, evaluering av forskjellige konseptuelle løsninger relatert til bruk av dedikerte spor, stoppmønstre og stasjonsdesign, forskjellige fartsstandarder og mulighetene for trinnvis utvikling av det eksisterende jernbanenettet. I tillegg er det nødvendig å vurdere faktorer som inntekter og utgifter, miljøhensyn, energibruk, vedlikehold under vinterforhold og organisering.

Fase 3. Basert på funnene i Fase 2 vil Fase 3 gjennomgå spesifikke analyser av handlingsplanene for de individuelle korridorene, inkludert anbefalinger for langtidsstrategier.

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

- 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

Mandatet spesifiserer en rekke faktorer som skal analyseres for å svare på om Norge bør bygge høyhastighetsbane i de 6 korridorene som er definert.

- Teknisk gjennomførbarhet
- Investeringer
- Markedsgrunnlag
- Samfunnsøkonomi
- Bedriftsøkonomi
- Miljø
- Sikkerhet

Mandatet prioriterer ikke disse faktorene eller definerer om enkelte av faktorene skal vektles sterkere enn andre. I utgangspunktet inngår alle elementene i den samfunnsøkonomiske analysen.

Hvilke faktorer 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 strekningene eventuelt skal utbygges. Dette vil være avhengig av hvilke forhold en vektlegger mest.

3 Oppsummering og konklusjoner for alternativ C og D

Høyhastighetsutredningen skal i hht Mandatet konkludere og anbefale hvorvidt det bør bygges høyhastighetsjernbane i de definerte korridorene og videre anbefale en utviklings- og utbyggingsstrategi for jernbane generelt i hver av de 4 korridorene. Dette er basert på de 4 handlingsalternativene (A-D) – se foran.

Handlingsalternativ A er i mandatet fra SD definert som en videreføring av dagens jernbanepolitikk. Ved en videreføring av dagens politikk vil prosjekter som er omtalt i NTP 2010 – 2019 ferdigstilles eller realiseres i tråd med planlagt investeringstakt.

Handlingsalternativ B ble av Prosjektet tolket som en mer offensiv utvikling av jernbanenettet på fjernstrekningene, men at linjer definert som høyhastighetslinjer ikke skulle utvikles.

Handlingsalternativ C og D for de forskjellige korridorene vil kunne være i hovedsak nye linjer bygget for en designhastighet over 250 km/t i henhold til EU regelverk og standarder.

Parallelt med Høyhastighetsutredningen har det blitt gjennomført en Konseptvalgutredning (KVU) i intercity(IC) området rundt Oslo, herunder strekningen Oslo – Lillehammer.

Det har i utredningen totalt vært arbeidet med analyser av totalt seks ulike korridorer. Et betydelig antall linjeføringsalternativer har blitt identifisert i hver korridor. Noen av disse alternativene har blitt ekskludert på et tidlig stadium. I henhold til mandatet ble det gjennomført en full økonomisk analyse for hver korridor, for gjennom dette å anbefale om høyhastighetsbaner bør bygges i en eller flere korridorer. Metoden for utvelgelse av alternativer som ble benyttet var basert på behovet for å kombinere de følgende faktorene:

- Antallet traseer i hver korridor
- Mulige trafikkmønstre
- Mulige kombinasjoner av design hastighet på seksjoner/arketyper
- Linjer basert på eksisterende nett og IC-strategi og i hovedsak nye linjer

Det endelige antall fullstendige analysealternativer ble tilslutt valgt basert på at man ønsket å få analysert begge høyhastighetsalternativene C og D i hver av de 6 korridorene.

I en eventuell etappevis utbygging er det vurdert scenarier der IC nettet ble utbygd først med dobbeltspor tilrettelagt for maksimum designhastighet på 250 km/t, og høyhastighetsbaner blir videreført til Trondheim i en senere fase.

Vedr Oslo – Trondheim er følgende alternativer for fullstendig samfunnsøkonomisk analyse vurdert:

- **Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen;** 200 km/t på strekningen Oslo – Tangen, 250 km/t på strekningen Tangen – Lillehammer. 330 km/t på strekningen Lillehammer – Trondheim. Oslo-Gardermoen eksisterende linje (Gardemobanen)
- **Oslo – Trondheim via Østerdalen;** 200 km/t på strekningen Oslo – Tangen. 330 km/t på strekningen Tangen – Tynset – Trondheim. Godstog om Rørosbanen Tynset-Lundamo. Oslo-Gardermoen eksisterende linje (Gardemobanen)

Reisetider

I alle korridorene er det mulig å reise mellom endepunktene, med stopp på de største og mellomstore stasjoner, på 3 timer eller raskere, bortsett fra Oslo – Stavanger om Vestfoldbyene. Dette illustrerer godt hvordan makshastighet har mindre betydning hvis en skal stoppe ofte.

Markedet – antall passasjerer

Den enkeltstående korridoren som vil få flest passasjerer er Oslo – Stavanger.

Traseen mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen får noe flere passasjerer enn gjennom Østerdalen til tross for vesentlig lengre reisetid. Dette skyldes at befolkningsgrunnet er større i Gudbrandsdalen og at man i disse beregningene får trafikk fra nordvestlandet inn mot Otta.

Utbyggingskostnader

Utbyggingskostnadene varierer med lengde på traseene og topografi. For traseer med høy tunnelandel blir byggekostnadene relativt høyere enn i traseer med mindre tunnelandel. Dette illustreres godt i korridoren Oslo – Trondheim, der tunnelandelen gjennom Østerdalen er på 35 % mens den gjennom Gudbrandsdalen er 60 % og forskjellen i byggekostnadene er ca 30 %.

Samfunnsøkonomiske analyser

Alle de samfunnsøkonomiske analysene viser en negativ nåverdi.

Det kan være en svakhet ved analysene at man ikke har fått fram spesielt to forhold:

- Godstrafikk
- Regional utvikling

Basert på de analyser som har blitt gjennomført i prosjektet kan man konkludere 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
- Alle strekninger og konsepter er samfunnsøkonomisk ulønnsomme

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 potensial 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 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

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. Basert på dette kommer Oslo – Kristiansand – Stavanger best ut.

4 Alternative utredninger

Norsk Bane AS arbeider med utredning og prosjektering av høyhastighetstog i Norge. I tillegg til dette tilbyr selskapet planlegging og analyse av infrastruktur og driftsopplegg for jernbane og tilhørende transportsystemer.

Norsk Bane engasjerte i januar 2008 Deutsche Bahn International til en gjennomgang av mulighetene for utbygging av høyhastighetstog i Norge. Dette omfattet bl.a. strekningene:

- Oslo - Trondheim
- Dombås – Ålesund
- Ringsaker - Lillehammer
- Oslo - Hadeland - Gjøvik - Moelv

Resultatrapporten for høyhastighetsbanen Oslo - Hadeland - Gjøvik - Moelv inngår som en del av utredningen av et høyhastighetsnettverk mellom Oslo og Trondheim / Ålesund, med baner på begge sider av Mjøsa, med tilknytning til Bergensbanen via Jevnaker og Hønefoss og med et ringformet togtilbud rundt Mjøsa (Oslo – Hamar – Ringsaker – Gjøvik – Oslo). Hele høyhastighetsnettverket er dimensjonert for et fartsnivå på ca. 300 km/t og tilrettelagt for både langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk. Resultatene er svært positive:

- Hastigheter på 270 – 300 km/t kan gjennomføres nesten over alt
- Reisetider inkl. stopp på 2 ½ time eller bedre til/fra Oslo
- Banene legges til rette for flerbruk for både langdistanse-, regional-, intercity- og godstrafikk, som binder sammen de fleste tettstedene underveis
- InterCity-trafikken får kortere reisetider, flere avganger og økt lønnsomhet
- Kapasiteten for godstrafikk på bane blir over 10 ganger bedre enn dagens nett.
- Frakttid 4 – 5 timer for gods mellom Oslo og Trondheim, Bergen og Stavanger
- CO2-utslipp kan reduseres med 1,4 millioner tonn
- Driften vil gi store overskudd som kan betale ned investeringene i løpet av 30 år
- Høy samfunnsøkonomisk effekt.

5 Innkomne uttalelser

Gjøvikregionen har ved hjelp av Norsk Bane fått utredet en høyhastighetstrase mellom Oslo og Trondheim via Hadeland og Gjøvik. Gjøvikregionen ber derfor om at JBV tar inn utredningen som en del av grunnlaget for videre utredninger og beslutninger knyttet til trasevalg for høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Utredningen synliggjør også mulighetene som framkommer ved sammenknytning av Dovre- og Gjøvikbanen.

Nord-Gudbrandsdalsregionen mener markedsgrunnlaget under veis må tillegges vekt når det gjelder valg av trasé mellom Oslo og Trondheim. Traséen gjennom Gudbrandsdalen har i utgangspunktet et betydelig markedspotensial og åpner i tillegg for en framtidig tilknytning til bl.a. Møre og Romsdal.

De innkomne uttalelser for øvrig går i retning av å prioritere IC-strekningen Oslo-Lillehammer som et grunnlag for videre utvikling av fjerntogtilbudet Oslo – Trondheim.

Merknader:

Fylkesrådmanns vurdering

Gjennomførte utredninger viser at det er mulig å bygge en høyfartsbane Oslo-Trondheim både gjennom Gudbrandsdalen og Østerdalen. Gjennomførte utredninger med ulike trasealternativer vil være et utgangspunkt for videre arbeid, men traséens utforming må gjennomføres etter Plan- og bygningsloven og derved også sikre alle parter interesser.

Resultatene fra utredningsmaterialet gir ikke grunnlag for en entydig anbefaling om utbygging av høyhastighetsbaner. Både hensynet til de store behovene for utvikling av jernbanetilbudet, høye investeringskostnader, høy risiko på gjennomføring og svak samfunnsøkonomi tilsier at det legges til grunn en klar utviklingsrekkefølge for satsingen framover. Klimaeffekten av en høyhastighetssatsing varierer avhengig av forutsetninger i analysen.

Så langt har utviklingen av fjernstrekningene i hovedsak basert seg på mindre tiltak for å tilrettelegge for godstrafikken på strekningene. Dersom fjerntrafikk med tog skal kunne utvikles videre i konkurranse med bil og fly, må kjøretiden betydelig ned. Det er derfor behov for et politisk vedtak om ambisjonsnivå for utviklingen av fjerntrafikken.

Fjerntrafikken er et viktig marked for jernbanen. Som det framgår av høyhastighetsutredningen er underveismarkedet viktig og interessant, og vil være en viktig premiss for valg av strategi.

Fylkeskommunen har i denne saken og med kobling til KVVU-saken for IC-strekningen Oslo – Lillehammer, hatt politisk kontakt mot Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Innholdet i begge disse utredningene har betydning også for disse fylkene.

Utfordringer på infrastrukturen påvirker transportforholdene. Kapasitetsbegrensninger på strekningen Hamar – Lillehammer og infrastruktur som er utsatt for flom og ras, innebærer at godstransportører må finne alternative løsninger. Økt kapasitet som sikrer bedre framkommelighet og punktlighet på strekningen Hamar – Lillehammer, er derfor også viktig for de nevnte fylkene.

En times redusert reisetid Lillehammer – Oslo, vil også bety en times redusert reisetid Trondheim – Oslo. Utbygging av IC-strekningen vil derfor være en start for en videre utbygging av en høyhastighetsbane Lillehammer – Trondheim.

Jernbaneforum Gjøvikbanen har i sin uttalelse til NTP 2014-2023 lagt inn "føringer" om hva som bør skje fram mot neste revisjon av NTP vedr Gjøvikbanen. Innen utarbeidelse av nytt forslag til NTP (NTP 2018-2027) mener forumet at følgende skal være utredet:

- Ny trase for Gjøvikbanen ut av Oslo fram til Nittedal og Jaren.
(Slik at banen kan utvikles med dobbeltspor og redusert kjøretid kan bli mulig.)
- Sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen – «Mjøsbanen».

Fylkesrådmann mener at det av samfunnsøkonomiske grunner må være riktig at en framtidig høyhastighetsbane må bygge videre på en ferdigstillet utbygging av dobbeltspor på strekningen Oslo – Lillehammer. Videre planlegging må legge trasé gjennom Gudbrandsdalen til grunn da det her er et betydelig markedspotensial og åpner i tillegg for en framtidig tilknytning til bl.a. Møre og Romsdal. Fylkesrådmann støtter videre Jernbaneforum Gjøvikbanens synspunkter om videre utvikling av Gjøvikbanen.

Fylkesrådmann mener at det som har høyest prioritet de nærmeste årene er å få utbedret infrastrukturen på eksisterende jernbanenett som nærtrafikk i storbyene og IC-utbyggingen - både IC-triangelet og øvrige strekninger i IC-området, herunder også Gjøvikbanen. Fylkesrådmann mener at videre arbeid med høyhastighetstog bør ha et mer langsiktig perspektiv.