

OSLO KOMMUNE
BYRÅDET

Byrådslederens kontor

Behandling av sak: Høyhastighetsutredningen 2010-2012 - Tillegg til høringsuttalelse fra Oslo kommune i byrådssak 110/12

Byrådet behandlet den 03.07.2012 vedlagte sak nr. 1060

Byrådet fattet slikt vedtak:

Oslo kommune avgir på delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen 2010-2012:

Utbygging av InterCity-triangelet bør utgjøre første trinn i utbyggingen av et jernbanenett tilrettelagt for høyhastighetstog. Utbygging av høyhastighetsstandard på fjernstrekningene bør skje i forlengelsen av InterCity-strekningene.

InterCity-strekningen Oslo-Halden er landets viktigste transportkorridor ettersom det er her vi finner den største befolkningstettheten og de største godsvolumene. Utbyggingen av InterCity-strekningen til Halden må sees i sammenheng med kapasitetsøkende tiltak på Alnabruterminalen, ettersom dette vil muliggjøre betydelige miljøgevinster for Osloregionen. Jo flere containere som kommer på tog til Norge, jo større er sannsynligheten for at de sendes videre med tog i andre deler av landet. Disse tiltakene vil gi miljøgevinster for hele landet og forbedret tilgjengelighet til eksport og import.

Oslo kommune har i flere sammenhenger understreket viktigheten av å se hele transportkorridoren Oslo-Gøteborg-København i sammenheng. Utredninger gjort av Interreg-prosjektet The Scandinavian 8 Million City, COINCO, våren 2012, etter samme modell som i Høyhastighetsutredningen, viser at markedspotensialet for høyhastighetstog er mer enn dobbelt så stort dersom en legger til grunn strekningen Oslo-Gøteborg-København, og ikke bare Oslo-Gøteborg, slik Høyhastighetsutredningens mandat forutsetter. Potensialet blir enda større dersom strekningen Oslo-Stockholm kjøres via Gøteborg.

I forslaget til NTP er det foreslått videre utredninger av strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger. De nye opplysningene som foreligger om strekningen Oslo-Gøteborg-København

tilsier at det også bør avsettes planressurser for å utrede denne strekningen videre. Det anbefales å gå i dialog med svenske myndigheter så raskt som mulig, for å igangsette et felles samarbeid om videre utredninger hvor et skandinavisk planperspektiv legges til grunn.

Det materialet som nå foreligger fra den norske Høyhastighetsutredningen, fra COINCO og den nylig ferdigstilte svenske Kapasitetsutredningen, bør danne et godt utgangspunkt for å utvikle et moderne og effektivt jernbanesystem i transportkorridoren Oslo-Gøteborg-København.

Hovedkonklusjoner:

Høyhastighetsutredningen gir en god oversikt over potensialet og mulighetene for å bygge/videreutvikle jernbanenettet, dersom det tilrettelegges for høyhastighetstog. Utbyggingskostnadene er betydelige for de fleste alternativene og varierer i stor grad med tunnelandelen for de forskjellige strekningene. Etter Oslo kommunes vurdering, er den viktigste konklusjonen at 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 fremtidig utbygging av høyhastighetstog i forlengelsen av dette med en designhastighet over 330km/t.

Markedet – antall passasjerer

Oslo kommune slutter seg ikke til Høyhastighetsutredningens markedsvurdering. Dette skyldes at utredningsarbeidet begrenser seg til å analysere transportkorridoren mellom Oslo og Gøteborg, og ikke hele strekningen fram til København. Samtlige transportkorridorer Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger har i dag stor flytrafikk. Dette skyldes at avstanden mellom byene er mellom 50 og 60 mil. Med høyhastighetstog vil mange foretrekke tog fremfor fly (se vedlegg 4). Strekningen Oslo-Gøteborg er imidlertid bare 30 mil. Flytrafikken her er utkonkurrert allerede. Oslo kommune mener det er viktig å legge hele distansen Oslo-København (ca. 60 mil) til grunn for en markedsvurdering. Dette er den viktigste og mest dominerende transportåren inn og ut av Norge. Det er først når man ser hele strekningen Oslo-Gøteborg-København under ett, at det store potensialet og nytteverdien for både passasjer- og godstrafikk framkommer. Dette skyldes ikke minst at Oslo-Gøteborg-København er en region med 8 millioner innbyggere, noe som tilsvarer nær 40 prosent av befolkningen i Skandinavia.

Gjennom prosjektet COINCO har de samme konsulentmiljøene som var engasjert av Høyhastighetsutredningen, Atkins og Rambøll, beregnet markedspotensialet for strekningen Oslo-Gøteborg-København. Beregningsmetoden som er brukt er identisk med den i Høyhastighetsutredningen. De siste utredningene gjort i COINCO viser at passasjerpotensialet er 9,4 millioner passasjerer per år. Det er dobbelt så stort som det som fremkommer i Høyhastighetsutredningen for strekningen Oslo-Gøteborg (4,7mill). Strekningen Oslo-Gøteborg-København har dermed langt høyere passasjervolum enn samtlige av de beregnede innlandsstrekningene i Høyhastighetsutredningen. Til sammenlikning er det årlige passasjervolumet Paris-London 9,7 millioner og Barcelona-Madrid 17 millioner. Dersom strekningen Oslo-Stockholm legges via Gøteborg, vil det være mulig å oppnå en reisetid på 3t15min. Dette vil gi et årlig markedspotensial på 13 millioner passasjerer (se vedlegg 1). Utredningen gjort i COINCO viser også at de økonomiske forutsetningene for høyhastighetstog forbedres markant dersom et felles skandinavisk planperspektiv, fremfor et nasjonalt, legges til grunn.

Potesialet for godstransporten

Høyhastighetsutredningen har i svært begrenset utstrekning analysert potensialet for godstransporten dersom det bygges nye linjer for høyhastighetstog. Oslo kommune støtter ikke konklusjonen om at bygging av høyhastighetstog vil ha begrenset effekt for overføringen av gods fra vei til bane, ettersom godsaktørene ikke etterspør høyere fremføringshastigheter, men mer kapasitet og forutsigbarhet.

Bygging av separate traseer for høyhastighetstog gjør det mulig å få skilt hurtiggående passasjertog fra godstog og lokaltog som begge har lavere hastigheter (ref. Gardermobanen). Ny skinnegang for høyhastighetstog vil bidra til å frigjøre betydelig kapasitet for godstog på eksisterende infrastruktur slik at denne i større grad kan tilpasses godstransportørenes behov. Dette vil muliggjøre storskala overføring av godsvolumer fra lastebil til jernbane.

Osloregionens største miljøutfordring knytter seg til veitransporten og det faktum at et stort antall lastebiler er avhengige av å kjøre gjennom byen for å komme til omlastningssentraler og destinasjoner i andre deler av landet. Det kreves forbedret kapasitet og forutsigbarhet for godstransport på jernbane for å løse utfordringene i forhold til kø, forurensning, støy og ulykker fra veitransporten. Oslo kommune registrerer at denne typen samfunnseffekter ikke er medberegnet i Høyhastighetsutredningen. Oslo Economics har på oppdrag for COINCO vurdert strekningen Oslo-Gøteborg nærmere. Omfanget av samfunnseffektene for godstransport er anslått til NOK 6-8 milliarder i netto nåverdi. Dette utgjør omtrent 10 prosent av investeringskostnadene for strekningen Oslo-Gøteborg (se vedlegg 3).

Både i Sverige og resten av EU er ambisjonene å overføre 30 % av godstransport som kjøres på strekninger over 300 km fra vei til bane innen 2030, og 50 % innen 2050. Dette forutsetter en betydelig utbygging av kapasiteten, spesielt på strekningen Oslo-Gøteborg-København, hvor 60 % av alt landbasert gods i Norge fraktes. 2200 lastebiler passerer Svinesund daglig. Denne korridoren har i dag mer godsfrakt enn summen av gods i de 3 transportkorridorene innlands mellom Oslo og henholdsvis Stavanger, Bergen og Trondheim (vedlegg 2).

Beregninger gjort i prosjektet COINCO viser også at lengre godstog reduserer fraktprisen på jernbane med anslagsvis 20-25 prosent og øker transportnyten. Med sammenhengende jernbanetransporter mellom Norge/Sverige og Mellom-Europa vil effekten være større. For strekningen Oslo-Gøteborg er effekten anslått til NOK 2,2-2,6 milliarder i netto nåverdi (vedlegg 3).

Oslo kommune mener at disse faktorene bør inkluderes i neste utredningsfase.

Videre utredninger og utbyggingsrekkefølge

Oslo kommune stiller seg positiv til strategien om at dersom det besluttes å satse offensivt på utbygging av fjernstrekningene, bør det skje strekningsvis og i faser. All satsing på høyhastighetsstandard på fjernstrekningene må forutsette at IC-strekningene er bygd ut. Det er transportetatens råd å legge mest vekt på markedsgrunnlag som prioriteringskriterium for valg av prioriteringsrekkefølge. Utredningen trekker fram strekningen Oslo-Porsgrunn-Kristiansand-Stavanger som den mest interessante for videre utredning (5,6 mill. reisende/år). Oslo kommune mener at det foreligger flere faktorer som taler for videre utredninger i statlig regi, også for strekningen Oslo-Gøteborg-København (9,4 mill. reisende/år).

Reisetid

Oslo kommune mener at reisetidsambisjonene for jernbanen skal være like høye i Skandinavia som for sammenlignbare strekninger andre steder i Europa. Skandinavia har

lavere befolkningstetthet, men innbyggerne reiser mer. Utredningene fra Atkins (vedlegg 1) viser at passasjervolumene mellom de største byene i Skandinavia er sammenliknbare med allerede utbygde strekninger med høyhastighetstog i Europa. En framtidig jernbaneforbindelse mellom Oslo, Gøteborg og København bør realiseres med et reisetidsmål på 2,5 timer for at tilbudet skal kunne konkurrere med fly og utløse integrasjonseffekter for arbeidsmarkedet mellom de skandinaviske byene. Dette vil knytte Norge sammen med Øresundsregionen og Kontinentet på en effektiv, miljøvennlig og sikker måte.

Samfunnsøkonomi

Høyhastighetstog vil kunne gi samfunnsøkonomiske effekter ved at samfunnet tilpasser seg et raskere transporttilbud. Effektene knytter seg til; produktivitetseffekter av økt tetthet (agglomerasjon), arbeidstilbud, konkurranse, utnyttelse av arealer, og befolkningsmønster. Oslo kommune mener at disse samfunnsøkonomiske effektene ikke er fullstendig beregnet i Høyhastighetsutredningen. Utredningen inneholder sensitivitetsberegninger av mernytte, men ikke for strekningen Oslo-Gøteborg.

I høyhastighetsutredningen argumenteres det for at produktivitetseffekter er av mindre betydning for høyhastighetsutbygging i Norge, fordi høyhastighetstog ikke binder sammen befolkningstunge områder som ligger i geografisk nærhet, samt at mye av produktivitetsgevinstene er tatt ut med dagens flytrafikk. Oslo kommune mener at nettopp integrasjonseffekter som følge av kortere reisetid er et av hovedargumentene for å bygge høyhastighetstog mellom Oslo, Gøteborg og København.

Oslo kommune ønsker i tillegg å påpeke to forhold som får innvirkning på Høyhastighetsutredningens resultater knyttet til samfunnsøkonomien generelt.

I Høyhastighetsutredningens analyser for fremtidig markedsandel mellom de ulike transportslagene har man ikke tatt høyde for overføringspotensialet fra fly til tog. I følge internasjonale studier vil innfasingen av et høyhastighetstogtilbud ta vesentlige markedsandeler fra flytrafikken (se vedlegg 2 og 4).

Oslo kommune stiller spørsmålstegn ved dette metodiske valget, og på bakgrunn av det, konsistensen i analysen.

Oslo kommune mener at et av hovedargumentene for å bygge høyhastighetstog er å redusere omfanget av klimagassutslipp. Gjennomsnittstall fra EU viser at høyhastighetstog er 9 ganger mer energieffektivt en fly og 4 ganger mer energieffektivt en bil. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp per person for en strekning på 600km (tilsvarende Oslo-København) er 80kg for en flyreise og 13kg for en høyhastighetstogreise (europeisk energimiks er lagt til grunn)

Kilde:UIC. Urbanet analyse har utarbeidet tallmateriale som baserer seg på spørreundersøkelser fra Gardermoen. Disse viser at 90 % av dagens flypassasjerer ville valgt tog dersom reisetid og frekvens var konkurransedyktig med flytilbudet. Det er særlig mulighetene for å utnytte arbeidstiden mer effektivt samt det å kunne reise fra bysentrum til bysentrum som gjør at passasjerer foretrekker tog (se vedlegg 4).

Oslo kommune vil påpeke at strekningen Oslo-Gøteborg på tross av påviste mangler i den samfunnsøkonomiske analysen kommer betydelig bedre ut enn de andre strekningene som er utredet. Dette skyldes vesentlig lavere anleggskostnader. Totale investeringer for strekningen Oslo-Sarpsborg-Gøteborg vil utgjøre 69 milliarder kroner i motsetning til 222 milliarder kroner for Oslo-Stavanger, som er blant de mest lønnsomme strekningene innenlands. Rambøll har på oppdrag for COINCO beregnet at byggekostnaden for hele strekningen til København vil være 97 mrd. NOK. Dersom det reelle markedspotensialet (9,4. mill.

reisende/år) og godsperspektivet legges til grunn, vil samfunnsnyttene bli vesentlig høyere på strekningen Oslo-Gøteborg-København.

Oslo kommune mener at det i neste fase bør beregnes om det for denne strekningen er mulig å dekke investeringskostnader over driften.

Klimaberegningene

I Jernbaneverkets InterCity-utredning ble det gjort et poeng ut av at metoden som ble brukt for å beregne klimaregnskapet i høyhastighetsutredningen ga 5 ganger høyere verdier enn metoden som vanligvis brukes i NTP sammenheng. Oslo kommune stiller spørsmålsteget ved valg av metode i Høyhastighetsutredningen, ettersom hele poenget med samfunnsøkonomiske kalkyler er at ulike tiltak skal sammenliknes på like vilkår.

Ettersom det er brukt standardiserte tall for å beregne klimautslippene av selve byggingen, er det ikke tatt hensyn til at ulike byggeteknikker gir ulikt klimaregnskap.

Oslo kommune mener at man først ved å sammenligne flere byggeteknikker kan gjøre en fullstendig klimaberegning.

I Høyhastighetsutredningen er det tatt hensyn til at dagens transportformer vil bli mer energieffektive over tid pga. den teknologiske utviklingen, men det er ikke tatt hensyn til at dette også gjelder for selve togene (det rullende materiell). Oslo kommune mener at klimaberegningen også bør inkludere fremtidig utvikling av mer energieffektive togsett.

EU utgjør bygging av høyhastighetstog et sentralt verktøy for å nå ambisjonen om en klimanøytral transportsektor innen 2050. Et sammenhengende europeisk HHT-nettverk skal bygges ut ved å tredoble antall høyhastighetstoglinjer innen 2030.

Oslo kommune mener at en offensiv satsning på moderne jernbane i Norge er transportreduserende ved at det bidrar til byutvikling og fortetting på og omkring stasjonsknutepunkter. Her ligger et betydelig miljøpotensial.

Europaperspektivet

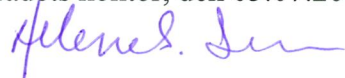
Det arbeides mye med transportutbygging over hele Europa. Det overordnede målet er å flytte gods og passasjerer fra vei til jernbane og å utvikle et kjernenettverk av infrastruktur i Europa. Allerede i 1996 lanserte regjeringene i de nordiske landene "Det nordiske triangel" som en del av denne europeiske satsingen. Strekningen Oslo-Gøteborg-København utgjør det vestre benet i dette triangelet, hvor linjene til Stockholm utgjør de andre benene.

Transportkorridoren København-Gøteborg-Oslo har en utstrekning i underkant av 600 km, hvorav ca 400 km ligger i Sverige. I Sverige er man opptatt av å utvikle denne korridoren for jernbane for å avlaste et allerede overbelastet veinett. Det er derfor viktig med økt innsats, ikke bare fra norsk side, men også fra svensk side, for å få utviklet et godt og framtidsrettet jernbanesystem. Oslo kommune viser til at den svenske regjering i løpet av april 2012 la fram sitt syn på utviklingen av svensk jernbane i årene framover med Kapasitetsutredningen utført av Trafikvirket. Den norske Høyhastighetsutredningen, Kapasitetsutredningen og utredningene som foreligger fra COINCO, bør danne et godt utgangspunkt for videre samarbeid mellom de tre skandinaviske regjeringene for å bygge en sammenhengende moderne togforbindelse mellom Oslo og København.

Det forventes stor økning i passasjer- og godstrafikken i Osloregionen de neste 20-30 årene. Oslo kommune mener at mer miljøvennlig og mer effektiv transport vil gi større livskvalitet og flere valgmuligheter for innbyggerne i regionen både når det gjelder arbeid og fritid.

Samtidig er målet å skape et større og mer robust arbeidsmarked bestående av flere kompetanseområder. I europeisk og global sammenheng er dette avgjørende for å kunne tiltrekke seg talenter, og investeringer fra bedriftene som ansetter dem.

Byrådets kontor, den 03.07.2012

A handwritten signature in purple ink, appearing to read "Helenes. Sun".