

## HØRINGSUTTALELSE TIL JERNBANEVERKETS UTREDNING OM HØYHASTIGHETS JERNBANE

Sluttbehandles i: Formannskapet			Fordeling: *
ArkivsakID.:	JournalpostID.:	Arkiv:	Saksbehandler:
08/2565	12/18626	K1-223, K2-N21	Ole Roger Strandbakke
DokumentNR: 16			

Behandling:	Dato:	Saksnummer:
Formannskapet	30.05.2012	090/12

### Dokumenter:

Brev fra Jernbaneverket datert 9.2.2012 om «Høyhastighetsutredningen 2010-12».....	Vedlegg 1
Utdrag fra "Høyhastighetsutredningen 2010-12" Del 1 – Konklusjoner og oppsummering av arbeidet i Fase 3.....	Vedlegg 2
Kart som viser ulike korridoralternativ for korridor nord mellom Oslo og Trondheim.....	Vedlegg 3
Jernbaneverkets «Høyhastighetsutredning 2010-12», datert 23.1.2012..	Utrykt
Norsk Bane sin Høyhastighetsutredning for Ringsaker kommune, datert 23.12.2011.....	Utrykt

### Fakta:

Jernbaneverket har lagt utredning for høyhastighets jernbane mellom Oslo og Trondheim ut til offentlig ettersyn med frist for innspill 29. juni 2012. Utredningen er en del av grunnlaget for forslag til NTP 2014-23.

Kommunen har allerede i om sin høringsuttalelse til regional samferdselsplan vurdert høyhastighets jernbane. I f. sak 71/2012 ble det vedtatt følgende innstilling til kommunestyret:

*«Ringsaker kommune slutter seg til Regional samferdselsplan, jf. vedlegg 2, men med forslag til sterkere prioritering av større samferdselstiltak for å bidra til at bl.a. målet om 220 000 innbyggere i 2020 skal nås, og at antall trafikkulykker reduseres betydelig:*

*Veibyggning i prioritert rekkefølge:*

1. Fire-felts E6 veg Kolomoen - Lillehammer 2022
  - a. Kolomoen - Moelv 2016
  - b. Moelv - Vingrom 2018
  - c. Vingrom - Lillehammer nord 2022
2. Rv3/Rv25 Hamar-Elverum/Fire-felts Rv4 Gjøvik - Mjøsbrua 2022
3. Fire-felts Rv2 Kløfta-Kongsvinger

*Jernbaneutbygging i prioritert rekkefølge:*

- 1. Dobbeltspor på IC-strekningen Oslo – Lillehammer innen 2022, som første fase av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim*
- 2. Utbygging av IC-området for øvrig med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen.*
- 3. Foreta nødvendige utbedringer av Røros- og Solørbanen, samt utbygging av Høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim gjennom Gudbrandsdalen.»*

Samferdselsdepartementet ga 19. februar 2010 Jernbaneverket mandat om å utrede mulighetene for bygging av høyhastighetsbaner i Sør-Norge. Strekningene som omfattes av høyhastighetsutredningene 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 (jf. 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.

Nedenfor er gjengitt noen hovedkonklusjoner fra utredningen:

- 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 InterCity (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbeltspor 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 underveistrafikk, dvs. 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 dvs. 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 per 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 3)

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>
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
---	---	--

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

### **Vurdering:**

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.

Alternativet gjennom Gudbrandsdalen er konkurransedyktig i forhold til fly med reisetid på under 3 timer. Alternativet 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 høyhastighetsferntog*
- *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 rådmannen støtter. Fylkeskommunen har en målsetting om 220 000 innbyggere 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 av å betjene underveismarkedet med høyhastighetstog, forventes å være redusert antall trafikulykker som følge 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. 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 er også inne på at det er mulig med ett basiskonsept og ett ekspresskonsept slik at flere stasjoner enn de aller største kan betjenes. Norsk bane sitt konsept har videre synliggjort

en mulig kobling mellom Gjøvikbanen og Dovrebanen, jf. egen utredning for Ringsaker kommune.

Traséandel 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.

Med bakgrunn i utredningen fra Norsk Bane setter rådmannen spørsmålstegn ved Jernbaneverkets trasétilpasning og tunnelandel for Gudbrandsdalsalternativet (57 % tunnelandel for Oslo – Trondheim). Norsk Bane har gjort detaljerte trasétilpasninger ut fra hastighets-dimensjonering på 270-300 km/t og har en vesentlig lavere tunnelandel (39 %) for samme strekning. Om avvikene skyldes ulik detaljeringsgrad i utredningene eller andre forhold må klargjøres da dette har stor betydning for bl.a. økonomien i prosjektet.

Høyhastighetsutredningen har mye tekniske formuleringer, og er ikke et lett tilgjengelig dokument. Konsekvenser for natur og miljø er i liten grad 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.

**Forslag til vedtak:**

Ringsaker kommune slutter seg til «Høyhastighetsutredningen 2010-2012» slik det framgår av saksframlegget.

Rådmannen i Ringsaker, den 15.5.2012

Jørn Strand

Alf Thomassen

**Strategisjef**

**30.05.2012 Formannskapet**

Enstemmig vedtak.

Rådmannens innstilling tiltres.

**FSK-090/12 Vedtak:**

Ringsaker kommune slutter seg til «Høyhastighetsutredningen 2010-2012» slik det framgår av saksframlegget.