

## SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 10/02818-14  
Saksbehandler Laila Vestby

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Plan- og økonomiutvalget	31.05.2012	75/12
2 Bystyret	14.06.2012	50/12

### Høyhastighetsutredningen 2010-2012 - høringsuttalelse

Saken er fremmet etter prinsippet om fullført saksbehandling.  
Følgende har vært medsaksbehandlere:

#### Vedlegg:

Høyhastighetsutredningen 2010 – 2012: kart korridorskisse Øst.

#### Sammendrag:

Jernbaneverket har gjennomført en utredning som skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier som bør legges til grunn for utvikling av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. En viktig del av oppdraget var å utrede spørsmålet om etablering av høyhastighetsjernbane. Høyhastighetsutredningen er nå på offentlig høring med frist 29. juni 2012.

Jernbaneverket har vurdert fire alternative handlingsalternativer:

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

For Østfold har følgende korridorer blitt utredet:

- Oslo – Stockholm
- Oslo – Göteborg

For korridoren Oslo - Stockholm så vil ingen av traseene berøre Sarpsborg kommune. Når det gjelder strekningen Oslo – Göteborg har høyhastighetsutredningen forutsatt at Follobanen er tilstrekkelig for også å kunne kjøre høyhastighetstog på strekningen Oslo - Ski. Mellom Ski og Sarpsborg finnes to alternative traseer. Et trase-alternativ med maks hastighet 250 km/t tilrettelagt for gods- og persontog, som følger dagens trase via Moss og Fredrikstad og videre til Sarpsborg og Halden. Dette alternativet er identisk med InterCity-alternativet (ØB 4B). Det andre trase-alternativet med maks hastighet 330km/t tilrettelagt for gods- og persontog som går på ny bane fra Ski direkte til Sarpsborg på østsiden av Vannsjø. Med unntak av noe forskjellig passering av Halden er alternativene identiske fra Sarpsborg til

Når det gjelder strekningen Oslo – Göteborg har ikke høyhastighetsutredningen sett på noen ny trase fra Oslo til Ski. Det er således forutsatt at Follobanen er tilstrekkelig for også å kunne kjøre høyhastighetstog. Mellom Ski og Sarpsborg finnes to alternative traseer. Et trase-alternativ med maks hastighet 250 km/t tilrettelagt for gods- og persontog, som følger dagens trase via Moss og Fredrikstad og videre til Sarpsborg og Fredrikstad. Dette alternativet er identisk med InterCity-alternativet (ØB 4B). Det andre trase-alternativet med maks hastighet 330km/t tilrettelagt for gods- og persontog som går på ny bane fra Ski direkte til Sarpsborg på østsiden av Vannsjø. Med unntak av noe forskjellig passering av Halden er alternativene identiske fra Sarpsborg til Göteborg. Traseen mellom Sarpsborg og Halden dimensjoneres for 250 km/t, i tråd med KVV for IC.

Når det gjelder traseer i Sverige så er de dimensjonert for maks 250 km/t. Dette med bakgrunn i at den svenske høyhastighetsutredningen konkluderte med at det kun er relasjonen mellom Stockholm og Malmö som kan tenkes utbygd med en høyere hastighet.

Videre er det er gjort følgende funn i høyhastighetsutredningen:

- ✓ Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge.
- ✓ Det er et stort endepunktsmarked, men utredningen har vist at 30-40 % av trafikken er underveistrafikk. (For korridorene gjennom Østfold betyr det at det er et stort marked fra/til Oslo – Göteborg og fra/til Oslo - Stockholm, men at det også er en del trafikk underveis.)
- ✓ Det er betydelige utbyggingskostnader for alle alternativene.
- ✓ Positiv bedriftsøkonomi kan oppnås for de fleste strekninger dersom investeringskostnader holdes utenfor.
- ✓ Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av InterCity-nettet i Østlandsområdet. Det er ingen konflikt mellom en eventuell utbygging av InterCity-nettet med dobbeltspor med designhastighet på 250 km/t, og en eventuell videreføring med 250/330 km/t i et høyhastighetsnett.
- ✓ Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene som er utredet.

#### Rådmannens vurdering:

Høyhastighetsutredningen har synliggjort hvordan høyhastighetsbaner kan bygges ut i Norge, og hvilke konsekvenser en slik utbygging vil medføre. Rådmannen viser til at høyhastighetsutredningen ikke har pekt på hvilke traseer som anbefales, men viser til ulike alternativer i de ulike korridorene. Rådmannen vil også vise til at høyhastighetstog gjennom Østfold er rettet mot lange reiser med få stopp, og vil derfor ikke dekke det samme transportmarkedet som InterCity-tilbudet. Et slikt tilbud vil dessuten ha en begrenset mulighet for å bedre de trafikale behovene som er kartlagt i korridorene mot Stockholm og Göteborg.

Rådmannen vil peke på at et viktig funn i utredningen er at høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av IC-nettet. Det vil si at det vil være mulig å integrere et nytt dobbeltspor langs Vestre linje dimensjonert for 250 km/t, som anbefalt av Jernbaneverket i konseptvalgutredningen for Østfoldbanen (4B), med en videreføring i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

Rådmannen mener at for Sarpsborg sin del, og for Østfold vil det være viktig å sikre en helhetlig utbygging av dobbeltspor langs Vestre linje og oppgradering av Østre linje, før det iverksettes planer om utbygging av høyhastighetsbaner. Dette for å sikre et godt tilbud til den økende befolkningen og for å gi et godt jernbanetilbud for fylkesinterne personreiser og reiser til/fra hovedstadsområdet. Rådmannen vil også minne om det store behovet for vedlikehold av dagens transportinfrastruktur, herunder jernbane som det er vist til i transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

**Representanten Ståle Solberg (KRF) fremmet på vegne av Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Pensjonistpartiet følgende forslag:**

- Behovet for kort reisetid med tog på strekningen Oslo-Gøteborg må møtes gjennom et effektivt Inter City nett med gjennomgående hastighet på 250 km/time.
- Inter City tilbud må legges til fremtidig jernbanelinje i rettest mulig trasé, som beskrevet i ØB 4E og ØB 4F. Med ny sentralbanestasjon for tvillingbyene Sarpsborg og Fredrikstad på Rolvsøy, kan høyhastighetsbanen nedprioriteres eller utsettes mer i tid enn ved de fleste andre Inter City alternativene.

**Votering**

Plan- og økonomiutvalgets innstilling ble satt opp mot forslaget fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Pensjonistpartiet. Plan- og økonomiutvalgets innstilling ble vedtatt med 35 mot 8 stemmer. (Mindretallet KRF 3, FRP 5)

**Bystyrets vedtak**

Jernbanen i Norge står overfor store utfordringer både når det gjelder vedlikehold og drift av dagens infrastruktur, i tillegg til behovet for økt kapasitet, spesielt innenfor InterCity-området Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer. Det er i tillegg behov for en oppgradering av Østre linje mot Oslo. Sarpsborg kommune vil derfor ikke anbefale en utbygging av nye høyhastighetstilbud, før eksisterende baner har en tilfredsstillende standard, og nok kapasitet til å møte den forventede etterspørselsveksten både i person- og godstransportmarkedet. En utbygging av InterCity-tilbudet bør derfor prioriteres før en utbygging av høyhastighetsbaner.

RETT UTSKRIFT  
Dato 15. juni 2012

Hilde Øisang  
Formannskapssekretær

Saken oversendes saksbehandler for ekspedering / oppfølging.