

Mandat for videre utredning av høyhastighetsjernbane i Norge

1. INNLEDNING OG OPPSUMMERING

Jernbaneverket gis med dette i oppdrag å utrede spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge. Utredningen organiseres som en prosjektorganisasjon. Utredningen skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Utredningen skal 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 inngår bl.a. å redegjøre for positive og negative effekter og kostnader ved en eventuell utbygging, samt rekkefølge og etappeinndeling for strekningene. Det skal redegjøres for fordeler og ulemper med en utbygging av høyhastighetsjernbaner og konsekvensene for transportsystemet som helhet. Ulike høyhastighetskonsepter skal 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 skal det utarbeides ulike handlingsalternativer med anbefalinger (d.v.s. konsept/utbyggingsstrategi) for hver korridor. Følgende korridorer skal 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 skal belyses så langt som mulig. Frist for Jernbaneverkets tilrådning til departementet settes til 1. februar 2012.

2. BAKGRUNN FOR UTREDNINGSOPPDRAGET

Blant annet på bakgrunn av utviklingen hvor flere land har gjennomført og/eller planlegger å bygge ut høyhastighetsjernbane, ga Samferdselsdepartementet i 2005 Jernbaneverket i oppdrag å gjennomføre en utredning av potensialet for høyhastighetsjernbane i Norge. Et tysk utredningskonsortium, ledet av VWI, ble etter en internasjonal utlysning valgt til å gjennomføre en mulighetsstudie. Siste delutredning ble lagt fram høsten 2007. Jernbaneverket og

Samferdselsdepartementet hentet etter dette inn fem delutredninger fra ulike konsulentmiljøer som, på bakgrunn av VWIs arbeid, gikk grundigere inn i noen utvalgte spørsmål. Dette samlede materialet dannet grunnlaget for Samferdselsdepartementets omtale av høyhastighetsjernbane i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019.

Utredningsmaterialet viste blant annet at en reisetid på mellom to og tre timer mellom de største byene i Sør-Norge vil gjøre høyhastighetstog konkurransedyktig med flytrafikken. Utbyggingskostnadene vil imidlertid være høye på de aktuelle strekningene, blant annet på grunn av krevende geografi og topografi. Underveismarkedet ble vurdert som begrenset. Utredningene viste også at miljø- og klimaeffektene som følge av en høyhastighetsbane ville være relativt små.

VWI-utredningen baserte seg ikke på norsk nytte-/kostnadsmetodikk. Fra økonomifaglig hold ble dette møtt med til dels sterk kritikk. ECON Pöyry AS sin analyse basert på norsk metode viste et langt svakere nytte-/kostnadsforhold.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) anbefalte regjeringen å prioritere en forsterket innsats på utbygging av et kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-triangelet. Det ble ikke lagt opp til bygging av separate høyhastighetsbaner i planperioden. Det ble videre lagt vekt på at konsepter for høyhastighetsjernbaner må videreutvikles og tilpasses norske forhold før det vil kunne være aktuelt med utbygging i Norge. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) ble det derfor pekt på at regjeringen ville be Jernbaneverket å arbeide videre med å vurdere hvordan mulige konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsjernbane kan tilpasses norske forhold. Det ble videre trukket fram et behov for å vurdere nærmere mulighetene for blandet trafikk på et framtidig høyhastighetsnett. Betydningen av å følge erfaringene i Europa og resten av verden med hensyn til økonomi og teknologi ble også vektlagt.

Gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 sluttet flertallet i Stortingets transportkomité seg til regjeringens prioritering av en videre utbygging av et kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-triangelet, samt behovet for videre utredning av spørsmålet om framtidig høyhastighetsjernbane i Norge.

Ulike interesseorganisasjoner og selskaper som blant annet arbeider for å realisere ulike former for høyhastighetsjernbane i Norge, bl.a. Norsk Bane AS og Høyhastighetsringen AS, har gjennomført egne studier og vurderinger. Blant annet har Norsk Bane AS engasjert konsulenter fra Deutsche Bahn International til å gjennomføre en utredning. Deutsche Bahn International peker på et

betydelig underveismarked, og det foreslås å bygge dobbeltsporet høyhastighetsjernbane som trafikkeres av både person- og godstog.

Ulike utredninger har hatt til dels ulike tilnærminger og kommet fram til ulike konklusjoner. Både Stortinget og regjeringen har på denne bakgrunn behov for at det gjennomføres en grundigere utredning av spørsmålet om høyhastighetsjernbane i Norge.

3. FORMÅL OG GJENNOMFØRING

Utredningen skal, i tråd med forutsetningene i St.meld. nr. 16 (2008-2009) / Innst. S. nr. 300 (2008-2009), ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Utredningene skal vise om det er mulig å realisere dette siktemålet. Stortinget har bedt om at det legges fram et ”beslutningsgrunnlag i god tid før behandling av Nasjonal transportplan om fire år”.

Regjeringen har i Soria Moria II, og stortingsflertallet har ved flere anledninger, senest i Innst. 13 S (2009-2010) uttrykt klare ambisjoner når det gjelder høyhastighetsjernbane i Norge. Det er derfor av stor betydning at utredningsarbeidet gir nødvendige avklaringer for den videre beslutningsprosessen.

Utredningen skal gi anbefalinger til hvilke langsiktige strategier, basert på ulike handlingsalternativer, som bør legges til grunn for utviklingen av langdistanse persontogtransport i Sør-Norge. Dette gjelder både strekninger mellom de største byene i Sør-Norge og fra Oslo til hhv. Göteborg og Stockholm. Utredningen skal gi svar på om en utbygging av høyhastighetsjernbane i en eller flere av korridorene vil kunne være samfunnsmessig riktig. Utredningen skal også drøfte hvilke merverdier en utbygging av høyhastighetsjernbane vil ha sammenliknet med utbygging av annen transportinfrastruktur. Blant annet skal det gjøres rede for hvilke effekter en slik utbygging vil kunne ha for bosetting/ regionforstørring, by- og arealutvikling, økt konkurransekraft for næringslivet og eventuelle andre ringvirkninger. Utredningen skal vurdere om dagens modeller for å beregne effekter av nye infrastrukturprosjekter i tilstrekkelig grad fanger opp de langsiktige effektene, eller om man kan forvente større effekter fordi det er snakk om svært gjennomgripende endringer i transporttilbudet. Utredningen skal i tillegg redegjøre for de forventede konsekvensene en utbygging av høyhastighetsjernbane vil ha på den sivile luftfarten i Norge.

Miljø- og klimahensyn skal ivaretas i utredningen. Det skal foretas vurderinger av hvordan høyhastighetsjernbane kan bidra til å nå nasjonale mål i miljø- og klimapolitikken. De miljømessige konsekvensene i form av klimagassutslipp, energibruk, lokale utslipp, støy, naturinngrep og barrierer skal utredes.

Utredningen skal også redegjøre for hvordan hensynet til godstransporten på jernbane best kan ivaretas i de ulike handlingsalternativene.

Utredningen skal også foreta vurderinger av hvordan en utbygging av høyhastighetsjernbane i en eller flere korridorer kan danne grunnstammen i et sammenhengende kollektivsystem. Det skal derfor gjøres vurderinger av potensialet for at en høyhastighetsjernbane kan bidra til en større helhetlig endring av det kollektive transporttilbudet, og de utviklingsmessige og miljømessige effektene dette kan ha. Det skal også gjøres vurderinger av potensialet for å gjøre områder utenfor de største byområdene mer attraktive for næringsetablering og bosetting.

”Faser”/gjennomføringen av utredningen

Fase 1

Slik det er pekt på foran, er det allerede gjennomført mye utredningsarbeid. Første skritt i den videre utredningen av høyhastighetsjernbane vil være å gi en samlet oversikt og framstilling over det kunnskapsgrunnlag som foreligger i Norge, samt den framlagte utredningen om høyhastighetsjernbane i Sverige (SOU 2009: 74). Når det gjelder kunnskapsgrunnlaget i Norge, vil dette omfatte de utredninger som er utført i regi av Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet, men også offentlig tilgjengelige studier gjennomført av ulike interessenter som Norsk Bane AS, Høyhastighetsringen AS, Coinco North m.fl. Gjennomgangen av dette materialet skal oppsummeres i en rapport. Denne skal gi anbefalinger til hva den videre utredningen av høyhastighetsjernbane bør bygge videre på, og hvilke områder som vil kreve mer dyptgående eller bredere tilnærming.

Fase 2

Et viktig formål med fase 2 er å identifisere hvilke typer høyhastighetskonsepter som vil kunne være aktuelle for norske forhold. Hovedutredningen skal gjøre rede for og analysere felles problemstillinger og forutsetninger før det gjennomføres korridorvise analyser. Markedsanalyser, vurdering av ulike konseptuelle løsninger knyttet til spørsmål om dedikerte høyhastighetsjernbaner, flerbruksbaner, stopp- og stasjonsmønstre, hastighetsstandard og muligheter for trinnvis utvikling av eksisterende jernbanenett, skal bl.a. inngå i fase 2. I tillegg kommer forhold knyttet til inntekter og kostnader, miljøhensyn, energibruk, vintervedlikehold, organisering, generelle kostnadsvurderinger mv. De ulike problemstillingene som skal danne et felles premissgrunnlag for korridoranalysene, skal legges fram i en egen rapport. Det er samtidig viktig at disse premissene er av en slik karakter at de kan benyttes på en fleksibel måte i korridoranalysene.

Fase 3

I fase 3 skal det på grunnlag av resultatene fra fase 1 og 2, utarbeides konkrete analyser av ulike strekningsvise handlingsalternativer med anbefalinger om langsiktig utviklingsstrategi for jernbanen tilpasset hver enkelt korridor.

Utredningsarbeidet knyttet til høyhastighetsjernbaner må nøye samordnes med;

- Jernbaneverkets arbeid med å videreutvikle IC-nettet for området Lillehammer/Skien/Halden, som en oppfølging av NTP 2010-2019.
- Jernbaneverkets utredningsarbeid knyttet til kapasiteten i Osloområdet på kort, mellomlang og lang sikt.

Det vises for øvrig til nærmere omtale av forholdet mellom disse utredningsarbeidene i kapittel 5.

4. UTREDNINGSOPPDRAGET

Overordnede retningslinjer. Jernbaneverket skal

- Ta utgangspunkt i målene for transportpolitikken slik disse framgår av stortingsbehandlet Nasjonal transportplan 2010-2019.
- Søke relevante internasjonale erfaringer fra Europa og resten av verden (hvilke forutsetninger som legges til grunn for utbygging av høyhastighetsjernbane, blant annet befolkningsgrunnlag, -struktur, antall reisende, stoppmønster samt ren eller blandet trafikk). Det bør legges spesielt vekt på å hente erfaringer fra land som har fellestrekk knyttet til krevende geografi/topografi samt relativt lav befolkning, slik som blant andre Sverige, Finland, Portugal, Østerrike og Sveits.
- Samarbeide med Statens vegvesen og Avinor, samt med øvrige berørte instanser, eksempelvis svenske myndigheter.

Hovedanalyse. Jernbaneverket skal

- Utrede hvilke handlingsalternativer som er best egnet for å nå målene i transportpolitikken i de ulike korridorene, herunder bl.a.;
 - referansealternativet; en videreføring av dagens jernbanepolitikk
 - en mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, også utenfor IC-området
 - høyhastighetskonsepter som delvis bygger på eksisterende nett og IC-strategi
 - hovedsakelig separate høyhastighetslinjer
- I tilknytning til høyhastighetskonseptene bl.a. vurdere;
 - enkeltspor kontra dobbeltspor
 - ren langdistanse persontrafikk opp mot ulike typer blandet trafikk
 - i hvilken grad ny infrastruktur bidrar til å erstatte eller kommer i tillegg til eksisterende jernbanenett. Blant annet vil reisetid og stasjons-/stoppmønster være en sentral del av en slik vurdering
- Analysere effektene av etappevis utbygging kontra sammenhengende strekningsvis utbygging.

Gjennomføre de markedsmessige analyser som er nødvendige for å kunne svare ut hovedanalysen, herunder

- Utrede markedsforutsetninger for ulike typer person- og godtrafikk i de ulike konseptene som vurderes. Det skal blant annet undersøkes om det kan være et marked for nye tjenester med raske godstog (post og pakker mv.).

- Analysere hva som skal til for at reisende velger tog framfor fly og bil, særlig knyttet til reisetid, komfort og betalingsvilje.
- I enkelte korridorer vil, avhengig av konsept, tunnelandelen bli svært høy. Utredningen må gi en vurdering av om dette er et forhold som kan påvirke de reisendes preferanser. I denne sammenheng må effekten på fritidsreise-/turistmarkedet analyseres.
- Lokalisering av og ansvar for bygging og drift av nye stasjoner.
- Gjøre en vurdering knyttet til stasjonsutvikling og omstigningsmuligheter. Beskrive effekter av ulike stasjonsstruktur i forhold til markedsbehov og etterspørselseffekter.
- Vurdere integrerte bystasjoner/kollektivknutepunkter opp mot stasjoner utenfor sentrum tilpasset høyhastighetstogenes behov, herunder kombinasjoner og forbikjøringsspor ("bypassløsninger"). Stasjonslokalisering (og stoppmønster) vil påvirke samlet reisetid for passasjerene og dermed konkurranseforholdet mot andre transportmidler.
- Gjøre en vurdering knyttet til sikkerheten ved høyhastighetsjernbane, ved ulike hastighetsnivåer og ulike typer blandet trafikk, samt trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av en overføring av mer person- og godstrafikk fra veg til jernbane.

Gjennomføre vurderinger av relevante økonomiske forhold, herunder

- Gjennomføre samfunnsøkonomiske analyser og nytte-/kostnadsbetraktninger iht. gjeldende beregningsmetoder.
- Vurdere effekter som ikke fanges opp av eksisterende analyseverktøy.
- Vurdere ulike modeller for fordeling av risiko, herunder muligheter for medvirkning/-finansiering fra privat sektor og/eller lokale myndigheter, f.eks. knyttet til stasjons-/stoppmønster.
- Beskrive virkninger for luftfarten og lufthavnene som følge av en utbygging av en eller flere korridorer med høyhastighetsjernbane, herunder virkninger på statsbudsjettet for å opprettholde det regionale lufthavnettet og mulighetene for å unngå/utsette større investeringer ved de største flyplassene.
- Om en utbygging av høyhastighetsjernbane vil kunne gjøre eventuelle andre infrastrukturinvesteringer mer lønnsomme.

Gjennomføre analyser som er relevante for å kunne svare ut hovedanalysen, herunder

- Analysere aktuelle strekninger ved en utbygging av høyhastighetsjernbaner.
Følgende strekninger omfattes av utredningsoppdraget:
 - Oslo – Trondheim
 - Oslo – Bergen
 - Oslo – Kristiansand – Stavanger

- Oslo – Göteborg
- Oslo – Stockholm
- I tillegg skal Bergen – Haugesund/Stavanger utredes i kombinasjon med Oslo – Bergen og Oslo – Kristiansand – Stavanger.
- Utrede i hvilken grad ulike (høy)hastighetsstandarder kan være aktuelle for ulike (del)korridorer.
- Utrede tekniske aspekter knyttet til utbygging av høyhastighetsjernbaner.
- Særskilt vurdere krav og konsekvenser som følge av norsk klima og norske vinterforhold.
- Vurdere bruk av fastspor ("slab-track"; dvs. innstøpning av skinnegangen i en betongsåle) opp mot tradisjonelt spor med ballast innenfor ulike hastighetskonsepter og med ulik grad av blandet trafikk (både isolert for stasjonsområder og i forbindelse med tunneler/skjæringer/brukonstruksjoner) samt som gjennomgående konsept.
- Beregne effektene på klimagassutslippene ved bygging av høyhastighetsjernbane. Beregningene skal se på utslipp i hele banens levetid, herunder byggefasen. Utredningen må se hen til hvordan andre land har beregnet og vektet disse effektene.
- Utrede hvordan linjeføring og profiler kan tilpasses landskapet og dermed redusere barriereeffekter og inngrep i følsomme naturområder, og eventuelt hvordan omlegging av toglinjer kan bidra til å frigjøre verdifulle naturområder. Konsekvenser for biologisk mangfold og naturkonsekvenser av store massedeponier må også vurderes.
- Vurdere i hvilken grad bruk av krengetogmateriell vil kunne være aktuelt i enkelte konsepter. Utredningen bør blant annet se hen til de land som har hatt gode erfaringer med innføring av krengetog, for å se hvilke suksessfaktorer som må til for å lykkes.
- Vurdere hvordan togenes energibruk og støynivå påvirkes av hastighetsnivå, kurvatur, stigningsgrad mv.
- Økt energiforbruk må bl.a. vurderes opp mot de gevinster som er knyttet til høyere hastighetsnivå, slik som behov for færre togsett, mer effektiv bruk av personellressurser mv.

5. SÆRSKILTE UTREDNINGSTEMAER

Behandling av usikkerhet mv.

En rekke av de forhold og problemstillinger som utredningen skal analysere, vil være preget av betydelig usikkerhet. Eksempler på dette kan være trafikkprognoser, reduksjon i klimagassutslipp som følge av forventet redusert fly- og biltrafikk, kostnader og inntekter, gjennomførings- og beslutningsusikkerhet mv.

Det er viktig å gjøre grundige usikkerhetsanalyser. En utbygging av en eller flere strekninger med høyhastighetsjernbane i Norge vil være et avgjørende valg for transportmiddelfordelingen og vil påvirke transportarbeidet i de aktuelle korridorene i mange tiår framover. Det vil være knyttet betydelig usikkerhet til blant annet den framtidige teknologiske utviklingen, både innenfor jernbanen og innenfor andre transportformer.

Utredningen må derfor blant annet skissere og drøfte forventninger til den teknologiske utviklingen til bil og fly, med spesiell vekt på energibærere og energiforbruk. Dette vil være relevant for å vurdere høyhastighetsjernbanens relative miljøegenskaper. Videre skal utredningen skissere hvordan en mer smidig og effektiv terminalhåndtering på lufthavnene kan redusere reisetiden med fly i forhold til i dag og derigjennom øke konkurransekraften til dette tilbudet. Dette er vurderinger som bør drøftes i forbindelse med fastsettelsen av reisetidsmål for å gjøre høyhastighetstog konkurransedyktig med fly.

Utredningen bør gjennomgå forskning og empiri knyttet til ovennevnte og tilgrensende problemstillinger. Det understrekes at utredningen ikke skal gjennomføre et eget analysearbeid i denne sammenheng.

Utbyggingskostnader

En utbygging av en eller flere høyhastighetsjernbaner i Norge vil kreve store ressurser og det er viktig at utredningen legger fram realistiske kostnads- og inntektsberegninger.

For at en utbygging av høyhastighetsjernbaner skal være mulig å realisere, må utredningen peke på tiltak som kan redusere utbyggings- og vedlikeholdskostnadene, eller redusere kostnadsveksten i framtidige utbyggingsprosjekter sammenliknet med økningen de siste 10-15 årene. Det er viktig å ha fokus på de samlede kostnadene knyttet til bygging, vedlikehold og togdrift over hele levetiden. Det bør blant annet ses på hvilke erfaringer som er gjort i andre land.

Utredningen skal blant annet vurdere organisatoriske forhold i planleggings- og utbyggingsfasen, generelle forhold knyttet til kontraktsstrategier og etablering av størst mulig grad av konkurranse om prosjektene, utviklingen i og valg av tekniske standarder, utvikling av nye og mer effektive driftsmetoder i anleggsarbeidet, samt hvordan kostnadene i planfasen kan holdes på et akseptabelt nivå, uten at dette leder til større usikkerhet for prosjektet og kostnadsestimatene. Denne delutredningen bør gjennomføres i en tidlig fase av utredningsarbeidet og legge premisser for de mer konkrete korridoranalysene.

Nytte-/kostnadsanalyse

De samfunnsøkonomiske beregningene av en eventuell utbygging bør være bredt anlagt og vurdere bl.a., kapasitet innen det eksisterende jernbanesystemet, markedspotensialer, nettopåvirkning på miljø og klima både under bygge- og driftsperioden, befolkningsunderlag og reisetider. Utredningen skal, i en overordnet analyse, også se på i hvilken grad en utbygging i en eller flere korridorer vil kunne redusere framtidig behov for veg- og lufthavninvesteringer og anslå hvilke innsparinger og klimamessige effekter dette vil gi.

Utbygging av høyhastighetsjernbane vil legge nye premisser for transportsektoren, arbeidsmarkedet, by- og arealutvikling, regional utvikling og bosettingsmønstre. Økt mobilitet bidrar til økonomisk vekst, men fører også til høyere energiforbruk. Dette er imidlertid effekter som det er vanskelig å kvantifisere og prissette i en nytte-/kostnadsanalyse. Slike ikke prissette effekter, så som påvirkning på arbeidsmarked og bosettingsmønstre, regionforstørrelser kombinert med avlastning av storbyområdene, samt kultur- og naturmiljø, skal likevel beskrives så langt det lar seg gjøre. I beskrivelsen av ringvirkninger skal det skilles mellom bidrag til netto verdiskaping og rene omfordelingsvirkninger.

Utredningen skal ta utgangspunkt i etablert norsk metode, og det skal gjennomføres samfunnsøkonomiske nytte-/kostnadsberegninger av de ulike handlingsalternativene i de ulike korridorene. Det er viktig at samfunnsøkonomiske analyser gjennomføres på grunnlag av felles metodikk på tvers av sektorer for å sikre et godt beslutningsgrunnlag for prioritering. Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser skal legges til grunn for analysen. Hovedformålet med samfunnsøkonomiske analyser å klarlegge, synliggjøre og systematisere konsekvensene av tiltak og reformer før beslutninger fattes, og en samfunnsøkonomisk analyse bør også redegjøre for og vurdere relevante forhold som ikke tallfestes.

Utredningen må gi en vurdering av om og i hvor stor grad bredere økonomiske og samfunnmessige effekter vil være relevante ved en ev. utbygging og drift av høyhastighetsjernbane i Norge. I utredningen kan man gjøre nærmere analyser av betydelige ikke-prissette effekter. Utredningen bør blant annet studere hvordan andre land håndterer disse problemstillingene, og vurdere relevansen opp mot norske forhold.

Det skal foretas følsomhetsberegninger av de elementene som betyr mest for anbefalingene i utredningen. Det kan videre være hensiktsmessig å vurdere bruk av scenarioanalyser.

Forholdet til IC-strategien og kapasitetsvurderinger i Oslo-området

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) pekes det blant annet på at resterende deler av utbyggingsstrategien for den enkelte InterCity-strekning, om hensiktsmessig,

kan tilpasses et framtidig høyhastighetsnett, blant annet i forhold til oppjustering av hastighetsstandard på strekningene. Videre orienteres det om at IC-utbyggingen derfor i størst mulig grad bør kunne tilpasses og kombineres med mulig framtidig høyhastighetstrafikk med hastigheter på 250 km/t og høyere på fjernstrekningene. For framtidige utbyggingsprosjekter innenfor IC-triangelet skal det gjøres konkrete vurderinger av om det vil være hensiktsmessig å bygge ut for høyere hastighetsstandard, dvs. 250 km/t eller mer.

Departementet er opptatt av at videreutviklingen av strategien for IC-nettet, håndteringen av den langsiktige kapasitetsproblematikken i Oslo-området (jf. oppdrag gitt i Retningslinje 1 til NTP 2014-2023 av 16.02.2010) og utviklingen av strategiene i hovedkorridorene blir godt koordinert. Det er viktig at de ulike handlingsalternativene for hovedkorridorene lar seg kombinere i størst mulig grad med den strategien som utformes for IC-området, og omvendt. I den grad Jernbaneverket i sitt arbeid med IC-strategien har behov for avklaringer som avhenger av resultater fra høyhastighetsutredningen, bør utredningen søke å adressere disse avklaringene så tidlig som mulig.

Det er på den ene siden viktig at arbeidet med å utvikle IC-nettet ikke gir uheldige bindinger for etablering av strategier for persontrafikken i de ulike hovedkorridorene, det vil si at en for tidlig låser seg på en måte som gjør at relevante og interessante handlingsalternativer/utviklingskonsepter for korridorene ikke blir vurdert. På den annen side er det avgjørende at ikke arbeidet med å få etablert strategier for hovedkorridorene forhindrer framdriften i arbeidet med å utvikle IC-nettet. Departementet forutsetter at Jernbaneverket tidlig identifiserer berøringspunktene og innretter arbeidet for i størst mulig grad å ivareta begge hensyn.

Markedsanalyser

Utredningen må gjennomføre grundige analyser av hva som vil være et realistisk trafikkgrunnlag for de ulike handlingsalternativene i de ulike korridorene. I den sammenheng må det utredes i hvilken grad ulike varianter av hvordan en høyhastighetsjernbane kan betjene henholdsvis endepunktsmarkedet og underveismarkedet.

Samferdselsdepartementet understreker også behovet for å gjennomføre analyser av hvor store billettinntekter det kan påregnes. Høyhastighetstog vil være et annet produkt enn både fly og dagens tog, og det vil derfor være viktig å undersøke betalingsvilligheten, blant annet knyttet til høyere komfort og muligheten for å arbeide sammenhengende under reisen.

Organisering

Om utredningens analyser kommer fram til at det anbefales en bygging av et høyhastighetskonsept i en eller flere av korridorene, vil dette kreve betydelige ressurser, både i form av kapital og planleggings- og anleggsressurser.

Utredningen skal ved en slik anbefaling foreta en vurdering av hvordan prosjektet kan organiseres på en mest mulig hensiktsmessig måte. Det bes om at det skisseres ulike modeller. Utredningen må greie ut hvor stor andel av drifts-, vedlikeholds- og investeringskostnadene som kan dekkes inn ved hjelp av bedriftsøkonomisk overskudd fra selve togdriften.

Gjennomføringsplan

Ved en utbygging av høyhastighetsjernbaner vil både plan- og gjennomføringsfasen være lang og krevende. Det bes om at utredningen presenterer en grov tidsplan for hvordan en utbygging kan skje, hvilke planprosesser innenfor den fysiske planleggingen som må samordnes i ulike beslutnings- og planfaser (jf. bl.a. plan- og bygningsloven og regimet for kvalitetssikring av store statlige investeringer), samt hvordan den operative organiseringen av plan- og byggeprosessen kan organiseres mest mulig effektivt. I tillegg må utredningen inneholde vurderinger av om en etappevis eller en sammenhengende strekningsvis utbygging er å foretrekke.

6. UTREDNINGENS ORGANISERING, FINANSIERING OG TIDSPLAN FOR SLUTTLEVERANSEN

Utredningen organiseres som et eget prosjekt i Jernbaneverket. Det skal gjennomføres en internasjonal anbudskonkurranse slik at nasjonal og internasjonal spisskompetanse innenfor området høyhastighetsjernbane og samfunnsøkonomisk analyse kan bidra til å framskaffe en utredning som kan danne et solid grunnlag for den videre beslutningsprosessen.

Det etableres en styringsgruppe, samt en eller flere referansegrupper og eller ekspertpanel som kan bidra med faglige innspill, råd og kvalitetssikring av de ulike delene av utredningsarbeidet. Styringsgruppen skal ledes av en representant fra Jernbaneverket, og være underlagt jernbanedirektøren sin instruksjonsmyndighet. Utredningen skal være basert på Jernbaneverkets beste faglige skjønn. Både prosjektorganisasjonen og styringsgruppen skal ha kompetanse fra internasjonale høyhastighetsprosjekter.

Det skal jevnlig rapporteres om framdrift, økonomiske forhold, samt foreløpige resultater fra utredningsarbeidet til Samferdselsdepartementet.

Finansieringen av utredningen dekkes innenfor rammen av Jernbaneverkets budsjetterte planmidler på kap. 1350, post 30. Budsjettrammen for utredningen er 50 millioner kroner.

Samferdselsdepartementet ber om at det legges opp til en åpen prosess med seminarer og mulighet for skriftlige innspill fra ulike aktører underveis i utredningsarbeidet. Det bør legges stor vekt på kommunikasjon utad i forbindelse med utredningsarbeidet og det bør prioriteres egne ressurser til dette, f.eks. gjennom opprettelse av egen internettside, utarbeidelse av jevnlig nyhetsbrev o.l.

Høyhastighetsutredningen gjennomføres som en separat utredning. På bakgrunn av utredningen gir Jernbaneverket sin tilråding til Samferdselsdepartementet innen 1. februar 2012.

Relevante resultater og anbefalinger fra utredningen innarbeides i etatenes planforslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.