

Fredrikstad kommune

Dato: 22.03.2021

Vår ref.: ØB21/prs

Deres ref.:

## **Søknad om tilskudd til utredning om moderne jernbane Oslo – Halden – Göteborg – København – Hamburg**

Vi tillater oss å søke om tilskudd til en helhetlig og detaljert utredning om en moderne Østfoldbane, som ledd i en attraktiv baneforbindelse Oslo– Göteborg– København– Hamburg, og sett i sammenheng med både eksisterende baner og ulike planer, blant annet for en ny bane Oslo– Stockholm via Indre Østfold kommune. Arbeidet organiseres som et tilskuddsfinansiert prosjekt.

### ***Innhold***

Formålet med utredningen  
Rammer for traséundersøkelsene  
Fra mål til løsning  
Geografisk avgrensning  
Kommunens oppgaver  
Prosjektorganisering og loven om offentlige anskaffelser  
Våre forutsetninger  
Nærmere om utredningsarbeidet  
Forskjellen mellom vår utredning og annet planarbeid  
Kostnadskalkyler, trafikkprognoser og lønnsomhetsanalyser  
Vår rapport  
Budsjett og tidsplan

### ***Formålet med utredningen***

Formålet med utredningen er å bygge opp et jernbanefaglig grunnlag som vil gjøre det mulig for Fredrikstad kommune og ev. andre samarbeidspartnere å få ny framdrift i arbeidet for en moderne Østfoldbane. Det vil kunne skje gjennom velfunderte og detaljerte innspill til framtidige, statlige planprosesser og/eller ved å fremme egne planforslag om banebygging for nasjonale myndigheter.

For å bygge opp et slikt grunnlag, ønsker vi å gjennomføre helhetlige og detaljerte undersøkelser av et mulig nettverk av eksisterende, oppgraderte og nybygde baner for både langdistanse-, regional-, lokal- og godstrafikk. Undersøkelsene skal også favne om plassering av stasjoner, godsterminaler og forbindelser til bedrifter og havner. Det innebærer blant annet at vi vil undersøke problemstillinger som også ble berørt i InterCity-planene til Bane Nor, men at vi gjennom en bredere tilnærming vil arbeide fram nye løsninger med sterkere effekt og for et langt større spekter av oppgaver.

### **Rammer for traséundersøkelsene**

Ved traséundersøkelsene vil vi vurdere et stort antall forskjellige alternativ. Disse vil bli analyserte i lys av tekniske og økonomiske muligheter, konsekvenser for natur, miljø og kulturarv, og overordna nasjonale føringer, som Norges forpliktelser til reduksjon av klimagassutslipp, nullvekstmålet for biltrafikken i byområda og Stortingsvedtak om overføring av godstransport fra veg til sjø og bane. Også virkningene for næring, sysselsetting, energi-, areal- og ressursbruk vil være blant kriteriene.

Det er viktig for oss å kunne vurdere alle teknisk mulige løsninger uten forhåndsbestemte føringer for trasévalget eller togtilbudet. Vi ønsker også å levere en utredning der viktige premisser for planarbeidet, for eksempel fartsdimensjonering, stoppemønstre, banekapasitet og byggemetode, blir drøftet, begrunnet og mulig å etterprøve.

For forslag til nye baner vil vi angi lokaliseringen i terrenget med en horisontal og vertikal nøyaktighet på maksimalt 1 meter. Utredningen skal gjøre det mulig å ta stilling til ev. båndlegging av aktuelle areal for jernbanen og ev. frigivelse av tidligere båndlagte områder.

### **Fra mål til løsning**

De nevnte nasjonale føringene tilsier å utvikle planforslag som vil gjøre jernbanen til et svært attraktivt alternativ til både godsfrakt med lastebil, flyreiser og bilreiser på lengre og kortere distanser. Dette gjelder særlig for strekningene med størst trafikk. Det vil for eksempel ha stor betydning å kunne motvirke ytterligere trafikkvekst på E6.

Slike mål vil en vanskelig kunne oppnå uten moderne, dobbeltsporete baner med god kapasitet for både person- og godstog, ikke minst mellom Oslo og Göteborg og videre mot sør. En slik bane, heretter kalt Europabanen, må tillate høy hastighet på lange sammenhengende strekninger, slik at en for eksempel vil kunne reise Oslo–København på under tre timer med tog, og nå store deler av Mellom-Europa på konkurransedyktig tid fra både Oslo, Fredrikstad og mange andre steder.

En bane for svært raske tog vil også være avgjørende for attraktive togtilbud på regionale distanser. Vi vil undersøke flere forskjellige løsninger for korte reisetider og høy tilbudsfrekvens, ikke minst i et samspill med langdistansetrafikken. Disse undersøkelsene vil blant annet inkludere løsninger med stasjon ved Europabanen og overgang til korresponderende lokaltog, slik det er foreslått for «rett linje».

En annen mulighet er å bygge forbindelser (noen steder i eller nær eksisterende trasé) fra Europabanen til sentrumsnære stasjoner og tilbake til Europabanen. Det vil kanskje kunne gi et enda bedre tilbud. På utenlandske baner, bygd på 1970-tallet, tilbyr en for eksempel reisetider på ned mot 23 minutt på like lange distanser som Oslo–Fredrikstad.<sup>1</sup> Ambisjonene for Østfoldbanen bør neppe bli lavere 50 år senere.

Med en ny bane bør toget også bli bærebjelken i godstransporten. Bortsett fra korte delstrekninger, vil verken Østfoldbanens vestre eller østre linje, Bohusbanan eller Dalslandsbanan kunne oppgraderes slik at godsfrakt med tog får det nødvendige løftet i kvalitet og kapasitet for en merkbar overføring av godsfrakt fra veg til bane. Skal en nå et slikt mål, kreves det en moderne bane med slake stigninger, langstrakt linjeføring og høy teknisk standard. Tyngre godstog bør kunne kjøre i 120 km/t og ekspressgodstog enda raskere. Slikt vil være mulig på Europabanen, men det forutsetter at en bruker forbikjøringsmuligheter i stasjoner med fire spor, avgreininger fra og til Europabanen og eventuelt to parallelle, nye baner på enkelte delstrekninger til å sikre smidig samdrift av person- og godstog.

<sup>1</sup> Se rutetider for Fukuyama–Hiroshima (88 km), [https://www.westjr.co.jp/global/en/pdf/press\\_20200522.pdf](https://www.westjr.co.jp/global/en/pdf/press_20200522.pdf) og [https://en.wikipedia.org/wiki/San'yō\\_Shinkansen](https://en.wikipedia.org/wiki/San'yō_Shinkansen).

### **Geografisk avgrensning**

Vårt utredningsarbeid vil i første omgang bli begrenset til kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Råde og Halden. I dette området er det mest krevende å utvikle gode løsninger, og her haster det mest, fordi avklaringer her også vil bli påvirkende valg av løsning i andre områder. Et utredningsarbeid i de fire nevnte kommunene forutsetter selvsagt også undersøkelser i tilgrensende kommuner i både nord og sør, men området er stort nok for en selvstendig utredning.

I første omgang sender vi likelydende søknader til kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Råde og Halden. Det vil også være aktuelt å sende søknader til fylkeskommunen og enkelte bedrifter i samme område, men antallet søknader og medvirkende til finansieringen må veies opp mot det lokale behovet for rask framdrift.

Ved positiv respons og tilstrekkelig finansiering for en utredning i de nevnte kommunene ønsker vi etter hvert å utvide arbeidet til kommuner både lenger nord og i Sverige, både sørover til Göteborg og fram mot Malmö. Undersøkelser på norsk side av grensa har prioritet.

### **Kommunens oppgaver**

Vi håper at Fredrikstad kommune vil kunne bistå ved vår innhenting av fullstendige og korrekte opplysninger om alle relevante forhold i undersøkelsesområdet, samt kontroll av disse. I tillegg vil vi ha behov for å drøfte ulike skisser og forslag med kommunen.

Våre tidligere erfaringer tilsier at Fredrikstad kommune bør oppnevne to kontaktpersoner for dialogen med oss. Disse vil også være et bindeledd i gjensidig informasjonsutveksling mellom Fredrikstad kommune og oss. Det antas at kommunens bistand vil kreve maksimalt noen timers arbeid per uke. Norsk Bane AS vil stå for og ha det faglige ansvaret for alt utredningsarbeid.

### **Prosjektorganisering og loven om offentlige anskaffelser**

Vårt initiativ til utredningsarbeidet innebærer en litt annen organisering enn om Fredrikstad kommune eller andre skulle ha lyst det ut som et konsulentoppdrag. Vi ønsker å organisere utredningen som et prosjekt. Det betyr at Norsk Bane AS gjennomfører undersøkelsene som beskrevet i denne søknaden, og søker om tilskudd til dette fra Fredrikstad kommune og andre.

Tilskuddsyterne får da ikke eksklusive eierrettigheter til materialet som utarbeides, men resultatene av undersøkelsene publiseres på våre nettsider, kan deles videre derfra og blir fritt tilgjengelige for alle. Både Fredrikstad kommune og andre vil kunne nyttiggjøre seg av utredningen som de ønsker. Tilskuddsyterne vil også kunne få oversendt elektroniske filer som viser traséforslaga med høyest mulig oppløsning. Disse vil kunne nyttes direkte i kommunenes eget planarbeid.

En slik tilskuddsbasert utredning, som er av «allmenn økonomisk betydning» og som gjøres fritt tilgjengelig for allmennheten, faller heller ikke inn under reglene i loven om offentlige anskaffelser, jamfør vedlagte juridiske vurdering fra prof. dr. juris Erling Hjelmeng ved universitetet i Oslo.

Ved en rask behandling av søknadene, vil vi også kunne komme i gang med utredningsarbeidet i god tid før sommeren, noe som neppe ville vært mulig ved en annen organisering.

### **Våre forutsetninger**

Norsk Bane AS har siden etableringen i 2002 arbeidet for et moderne, nasjonalt jernbanenett for både langdistanse-, regional- og godstrafikk. Dette arbeidet har gitt oss lang erfaring i konseptutvikling, detaljert traséplanlegging og økonomiske analyser.

Mellom 2008 og 2012 engasjerte vi Deutsche Bahn International (DBI) til en omfattende utredning og bidro med innspill til alle delene av undersøkelsene. Arbeidet innebar blant annet en grundig

vurdering av ulike løsninger for Oslo–Halden, men grunnet utilstrekkelig finansiering ble det ikke utarbeidet detaljerte planforslag for denne strekningen. Undersøkelsene til DBI resulterte derimot i et slikt forslag for Ski–Ørje og for om lag 1500 km ny bane ellers i Sør-Norge, samt detaljerte økonomiske kalkyler.<sup>2</sup>

I de senere åra har vi blant annet levert en stor utredning om Oslo–Stockholm,<sup>3</sup> og en noe enklere undersøkelse av mulige jernbaneløsninger i Moss.<sup>4</sup> Vi er også sekretariat og fagressurs for Lyntogforum i Rogaland, Vestland, Vestfold og Telemark, Møre og Romsdal og Gudbrandsdalen/Mjøsa.

### **Nærmere om utredningsarbeidet**

En sentral del av planarbeidet for en moderne Østfoldbane er å hente inn mest mulig informasjon om undersøkelsesområdet, både gjennom kart- og litteraturstudium, forespørsler hos fagetater og befaringer. Gjennom tidligere undersøkelser har vi allerede bygd opp et stort materiale, men deler av dette må oppdateres og utvides. Det gjelder blant annet lokale, regionale og internasjonale samferdselsmønstre, nærings- og bosettingsstruktur, berggrunns- og løsmassegeologi, flora og fauna, kulturminner, ev. underjordiske anlegg, planer for annen infrastruktur og ev. tanker om utviklingen i kommunen med relevans for utredningen om jernbanen.

En annen viktig del av arbeidet er det vi kaller for konseptutvikling. Ved hjelp av informasjonen vil vi samle inn om undersøkelsesområdet, vil vi drøfte en rekke problemstillinger som vil påvirke det detaljerte planarbeidet. Til det hører blant annet tilrådelige avstander mellom stasjonene, balansen mellom reisetid, tilbudsfrekvens, togtrafikk og driftsøkonomi, aktuelle billett- og fraktpriser, og konsekvensene for togdrift og infrastruktur ved samdrift av gods- og persontog.

Vi vil videre se på aktuelle tiltak for lavt energibehov i togdriften, god materiellturnering, høy driftsstabilitet og stor transportkapasitet, samt sannsynlig markedsutvikling i framtida. Andre tema er løsninger for anleggsarbeid nær trafikkerte spor, forskjellige metoder for banebygging med ulike konsekvenser for blant annet klima, natur og sikkerhet, samt muligheter for togdrift med et betydelig økonomisk overskudd.

Disse drøftelsene vil ikke være en isolert del av arbeidet, men stå i et vekselspill med utviklingen av detaljerte planforslag. Forslaga vil først bli utarbeidet på skissenivå, og så med gradvis høyere detaljering, avhengig av hva som er nødvendig for å kunne vurdere et forslag opp mot andre mulige alternativ. Det er svært viktig for oss at våre anbefalinger er velbegrunnet og mulig å etterprøve.

### **Forskjellen mellom vår utredning og annet planarbeid**

InterCity-planene til Bane Nor har blant annet vært bestemt av et ønske om å kunne legge om eksisterende bane i små etapper om gangen. Det har resultert i forslag til ny bane i kort avstand fra nåværende sportrase, med store inngrep, dårlig byggegrunn, svært store kostnader, sterkt varierende hastighetsdimensjonering og slik også lange reisetider som uunngåelig konsekvens. En har heller ikke tatt tilstrekkelig hensyn til godstrafikkens utvikling når en foreslår å kjøre også godstoga gjennom sentra i flere byer, der støybelastningen om nettene og risikoen ved frakt av farlig gods vil sette tydelige begrensninger.

Vår utredning vil også skille seg fra planarbeidet for Skagerakbanen. Etter det vi forstår, er banen planlagt i betydelig avstand fra Fredrikstad og Moss, som utgjør store og viktige nærings- og befolkningskonsentrasjoner i Østfold. Skagerakbanen er også planlagt kun for persontrafikk, slik at godstoga henvises til eksisterende baner. Det vil etter vår vurdering ikke gi tilstrekkelig hastighet,

<sup>2</sup> Se <https://www.norskbane.no/fag/>.

<sup>3</sup> Se <https://www.norskbane.no/aktuelt/utredning-oslo---stockholm-stadig-mer-kunnskap/>.

<sup>4</sup> Se <https://www.norskbane.no/aktuelt/utredning-alternativ-jernbanetras-sandbuktamossastad/>.

kapasitet og konkurransedyktighet for godstrafikken. Vi ønsker å basere våre undersøkelser på en bredere tilnærming og se de forskjellige problemstillingene i en helhetlig sammenheng.

### ***Kostnadskalkyler, trafikkprognoser og lønnsomhetsanalyser***

Ved vurderingen av forskjellige alternativ for trasé og driftsopplegg vil vi blant annet beregne kostnadene til togdrift og investering i infrastruktur, analysere de trafikale virkningene og stipulere utslippene av klimagasser under banebygging. For detaljerte planforslag vil vi også lage kalkyler av både foretaks- og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Førstnevnte vil bestå av en kalkyle for togoperatørene og en annen for eieren av infrastrukturen.

Her vil det bli nødvendig å basere seg på enkelte scenario, siden det i denne utredningsfasen ikke vil være mulig å si noe sikkert om for eksempel reise- og frakttidene på svensk side av grensa. Vi vil derfor heller benytte eksisterende trafikkdata og tidligere erfaringer til å sannsynliggjøre potensialet for framtidig togtrafikk enn å legge mye arbeid i utviklingen av en komplisert prognosemodell. Det innebærer også at vi heller vil utarbeide flere ulike planforslag uten noen prioritering dem imellom enn å anbefale ett av dem framfor et annet på et noe usikkert grunnlag.

### ***Vår rapport***

Vi vil presentere resultatene av vår konseptutvikling og våre planforslag i en fyldig og rikt illustrert rapport. Der vil en finne en omfattende beskrivelse av vurderte alternativ og en begrunnelse for anbefalte løsninger til trasé og driftsopplegg, samt en detaljert beskrivelse av de lokale konsekvensene for natur, miljø og kulturarv. Planforslaga vil bli vist på kart i målestokk 1 : 10 000, og med mange bilder fra relevante steder. Rapporten vil også inneholde kjøretidskalkyler for gods- og persontog, noen nøkkeltall for planforslaga og de analysene som er nevnte i forrige avsnitt. Rapporten vil bli publisert på vår nettside og være fritt tilgjengelig for alle.

### ***Budsjett og tidsplan***

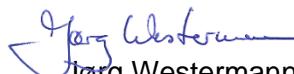
For undersøkelser, detaljerte planforslag og rapport for kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Råde og Halden er det beregnet et tidsbehov på ca. 15 måneder og en samlet kostnad til 2,1 mill. kr. Denne summen inkluderer både arbeidstid og reiseutgifter, og skal også dekke våre kostnader til fire offentlige presentasjoner av utredningen.

Vi går ut fra at 25 % av tilskudda vil kunne bli utbetalt ved prosjektstart og resten etter nærmere avtale.

I håp om et positivt svar på søknaden vår

Norsk Bane AS

Thor W. Bjørlo  
kommunikasjonssjef  
sign.

  
Jørg Westermann  
dagleg leiar