

Høyhastighetsbaner i Norge

Norsk Bane AS sitt arbeid i 2008

Oslo, 27. november 2008



Jørg Westermann, daglig leder



Om Norsk Bane AS

Aksjekapital på 9,1 mill. kr. 70 % på offentlige eiere.
320 bedrifter, organisasjoner og private eier resten.

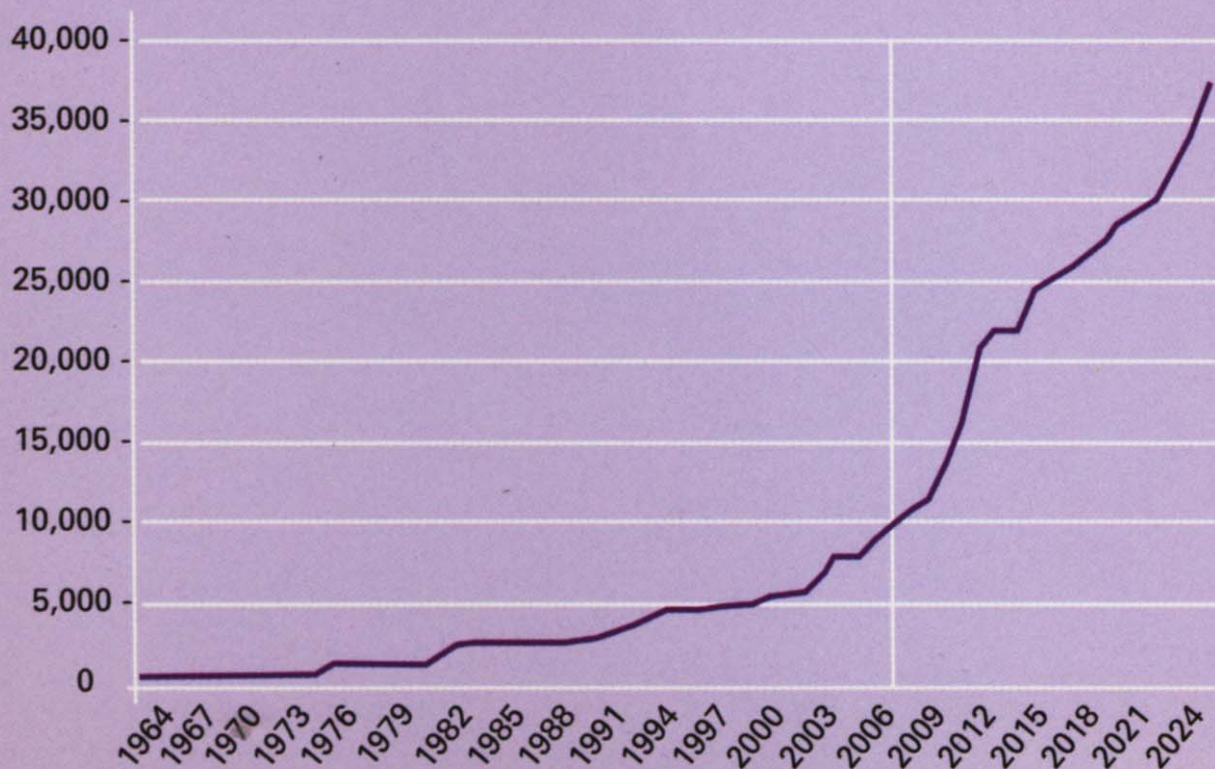
Wenche Nistad, Stein Lier-Hansen, Else May Botten og
Bjørn Arild Gram nye styremedlemar i 2008.

Arbeider for et tidsmesig banenett i Norge.
Utvikler trasé og driftskonsept ut fra faglige vurderinger.

Anbefaler prosjekter med høy grad av egenfinansiering.

Høyhastighetsbaner i verden

Development of the world high speed network



Norge – en hvit flekk på kartet?

Avstands-
ulemper?

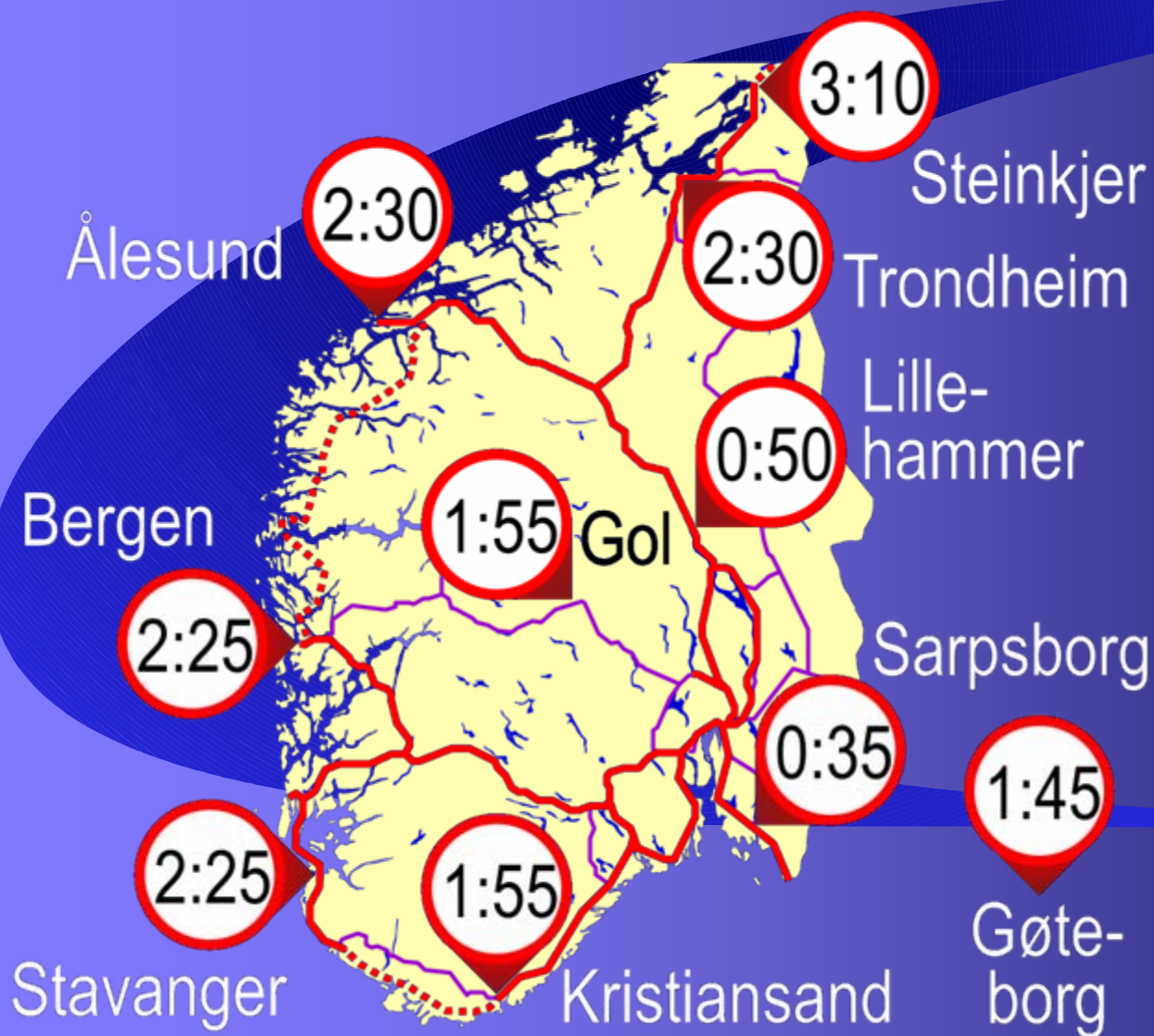
Tilknytting til
Europa?

Næring?
Energi? Klima?

Høyhastighetsbaner er dimensjonert for
250 km/t eller mer.

Kilde: UIC

Vårt forslag til et nytt banenett



Et nytt transport-system for 80 % av Norges befolkning. Gods- og persontrafikk, nær- og fjerntraf.

Detaljerte analyser av marked, trasé, økonomi og samfunns-virkninger.

Bergen 2:25
Stavang. 2:25
Haugesd. 2:03
Kristsnd. 1:55
Egersd. 3:08

Bamble 1:10
Kragerø 1:20
Akland 1:28
Tvedestr. 1:32
Arendal 1:35
Grimstad 1:42
Lillesand 1:48

Gvarv 0:50
Bø 0:55
Brunkeb. 1:00
Åmot 1:12
Haukeli 1:27

Dramm. 0:20
Sande 0:30
Holmestr. 0:33
Horten 0:38
Tønsbrg. 0:41
Stokke 0:46
Torp 0:49
Sandefj. 0:54
Larvik 1:04
Porsgrn. 1:10
Skien 1:01
Notodd. 0:45
Kongsbg. 0:36
Hokksd. 0:32
Mjøndal. 0:28



Reisetider fra
Oslo mot vest

Godstog på høyhastighetsbaner



Fire timers frakttid
om natta og fem
timer på dagen:

Oslo – Bergen
Oslo – Stavanger
Oslo – Trondheim
Oslo – Ålesund

Oslo – Kristiansand
og Oslo – Gøteb.
ca. en time mindre.

Transport- og kom.komitéen 30.11.07

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ... vil understreke betydningen av å få *utredet høyhastighetsbaner ytterligere* med utgangspunkt blant annet i Jernbaneverket / VWI-rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å *vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP* i 2009.

Hvordan komme fra prat til resultat?

Politikerne trenger et svært solid beslutningsgrunnlag.

I Norge finnes ikke tilstrekkelig erfaring og kompetanse.

I januar 2008 valgte Norsk Bane AS å engasjere Deutsche Bahn, det svenske Banverket Prosjektering og IRIS til svært inngående og detaljerte undersøkelser.

Utredningen skal danne et selvstendig grunnlag for Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan våren 2009.

Avgjørende betingelser for oppdraget

BREI INTERNASJONAL ERFARING

- Deutsche Bahn stiller med Ottmar Grein (prosjektleder), Prof.Dr. G. Bernstein, Dr. T. Birkner, Dr. E. Jänsch, m.fl.

UAVHENGIGHET

- Arbeidet skjer på fritt grunnlag, uten forhåndsbindinger.
- Deutsche Bahn har et selvstendig ansvar for resultatene.
- Deutsche Bahn har norske og svenske partnere.

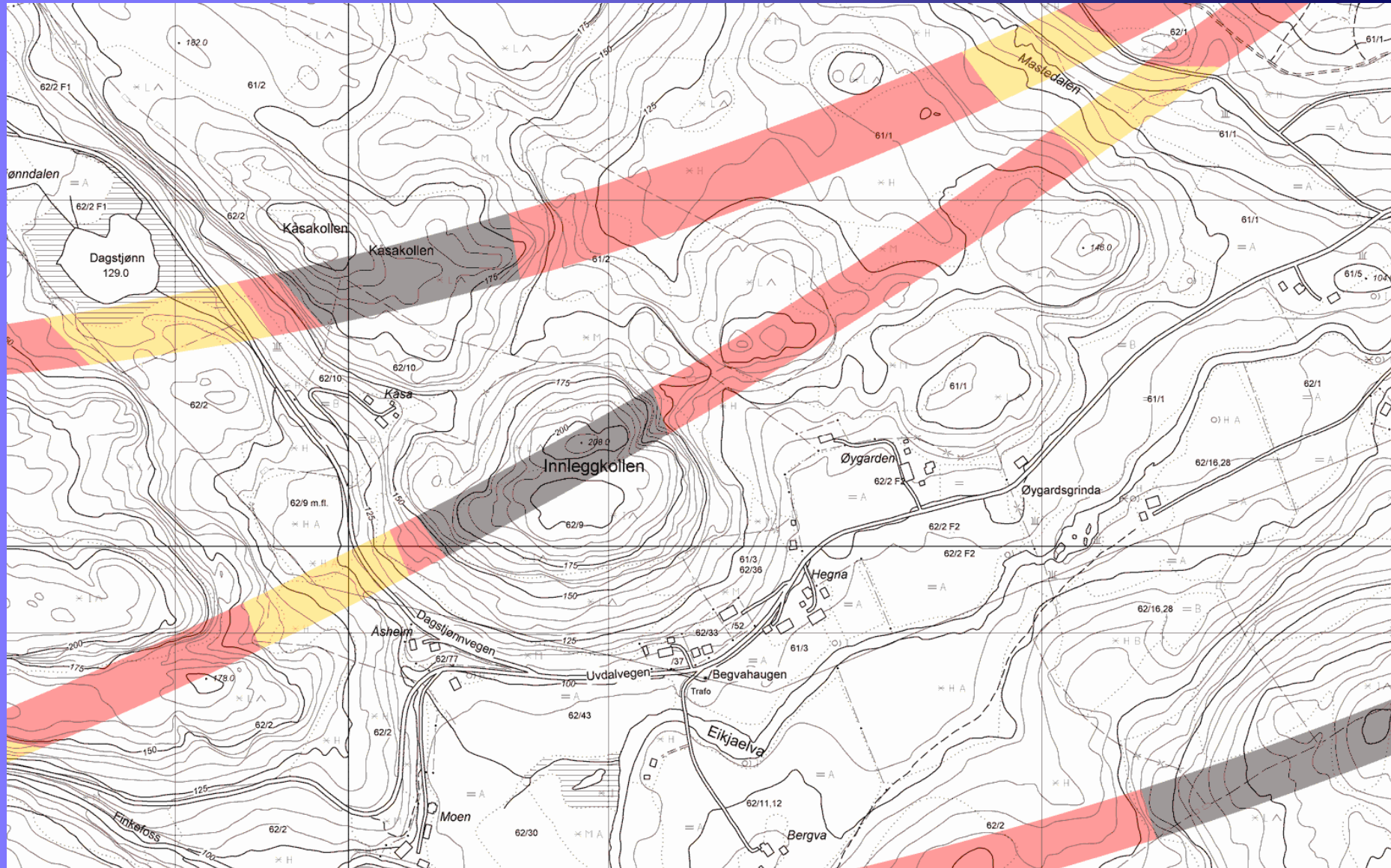
DETALJERINGSNIVÅ

- Anbefalte traséer blir utarbeidet med +/- 5 m presisjon.
- Markedsvurderinger om mulig på kommunenivå.

Leveres mars 2009. Delrapporter før det.



Detaljeringsnivå traséplanlegging



Hovedkonklusjoner pr. 27.11.08 (1)

GODE FORUTSETNINGER

- Trafikken er stor, også i internasjonal sammenligning. Minst 10.000, flere steder over 30.000 reisende pr. dag.
- Hastighet 270 – 300 km/t kan realiseres nesten overalt.
- Byggekostnadene blir lavere enn i Mellomeuropa.

HØY LØNNSOMHET

- Utslippsreduksjon på minst 1 mill. tonn CO₂-ekv. pr. år.
- Avgjørende betydning for næringsutvikling.
- For flere delprosjekter vil frakt- og billettinntektene dekke drift, vedlikehold og minst 50 % av baneinvesteringene.

Hovedkonklusjoner pr. 27.11.08 (2)

ANBEFALTE TRASÉER

Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen

Oslo – Bergen via Haukeli (høyeste punkt 649 moh.)

Oslo – Stavanger via Haukeli og evt. også via Kristiansd.

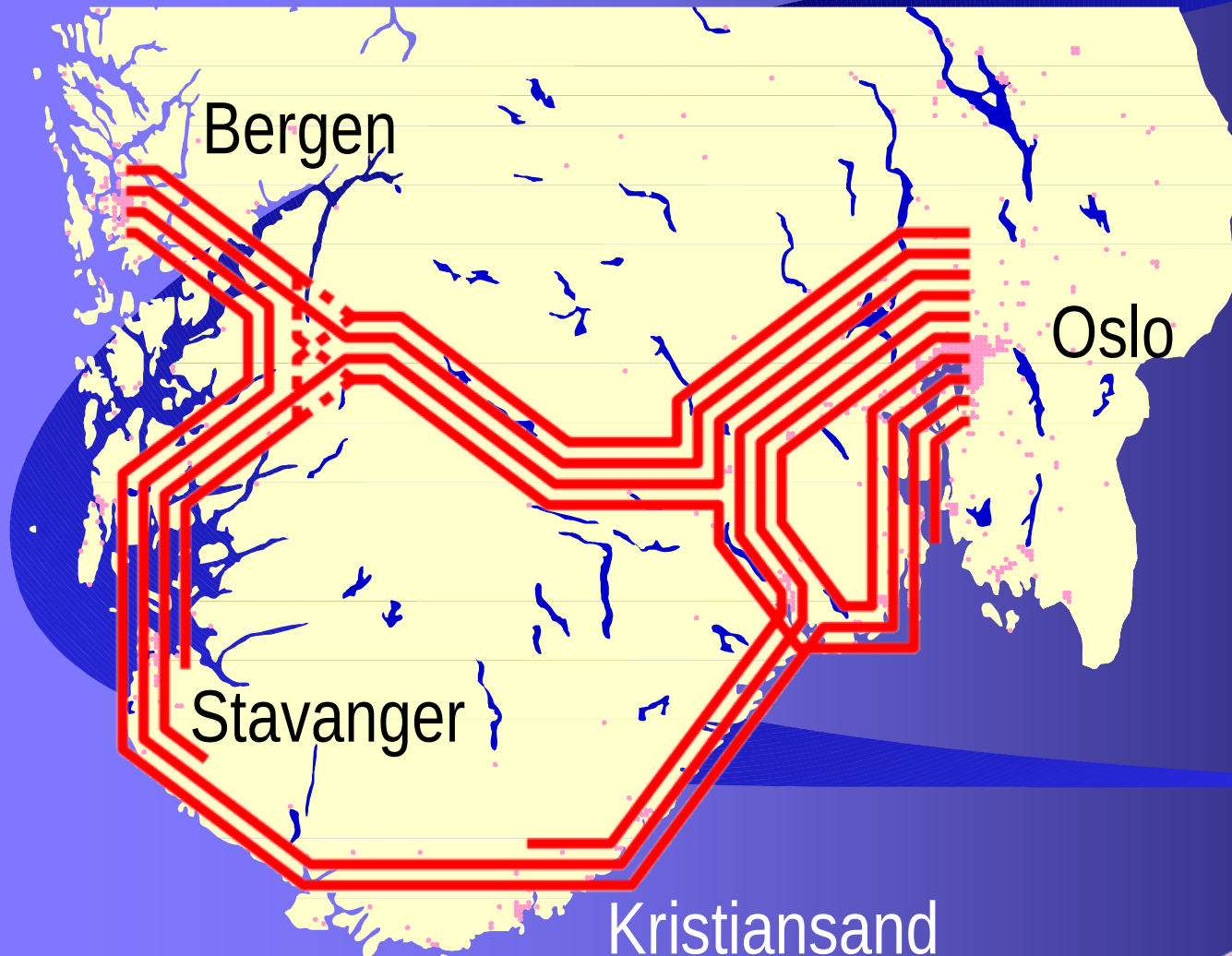
Oslo – Halden – (Gøteborg)

Flere andre traséer er fortsatt til vurdering.

INFRASTRUKTUR OG DRIFTSKONSEPT

- Nybygg istedenfor utbedring av eksisterende baner.
- Godstog på høyhastighetsbaner mulig og lønnsomt.
- Fjernstrekninger danner ryggraden i kollektivtrafikken.

Togavganger pr. time og retning



Drammensb.:
10 avganger pr.
time og retning

Vestfoldbanen:
3 – 4 avganger
pr. time og retn.

Andre tog
kommer i
tillegg.

For egen regning...

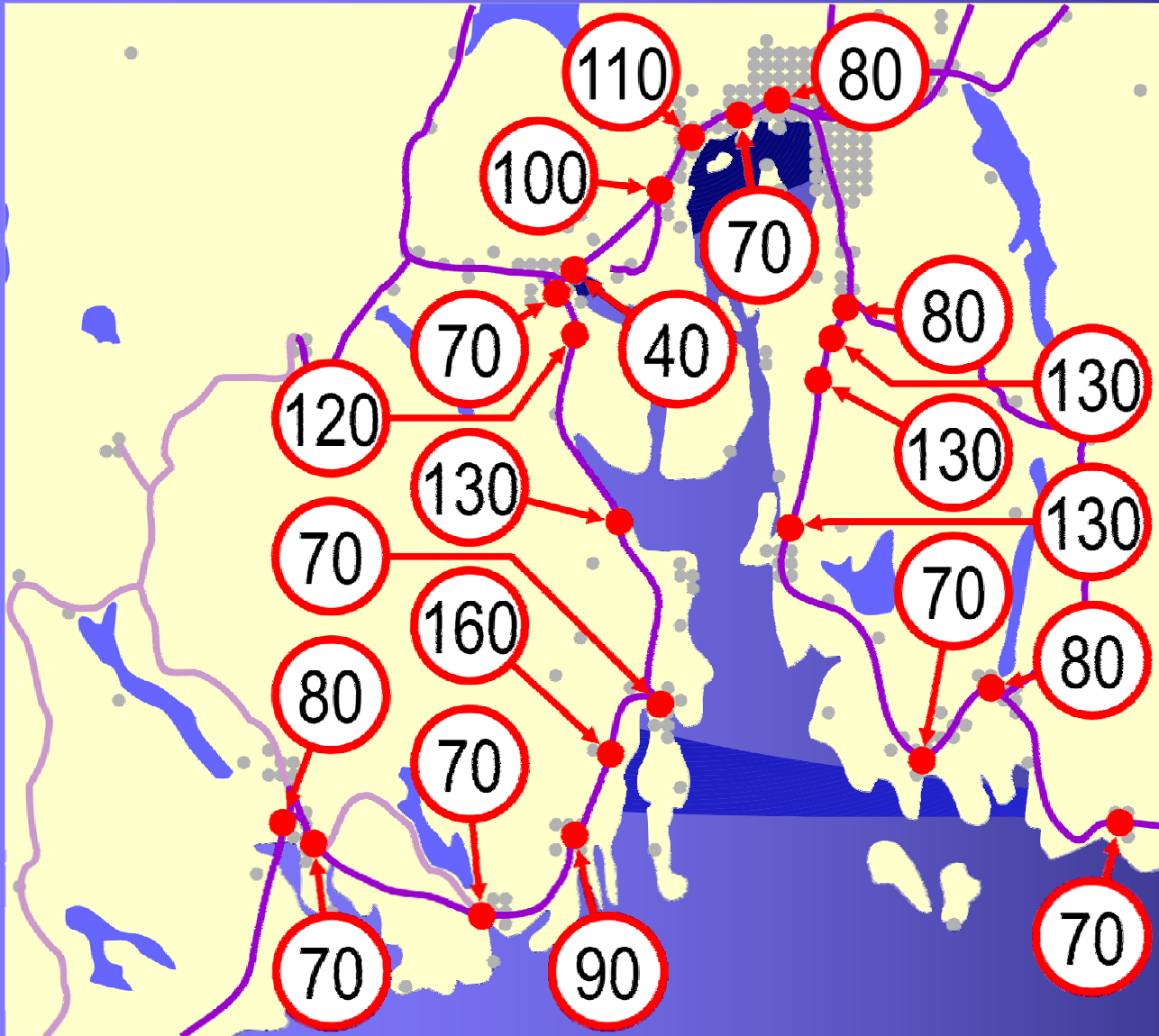
FINANSIERING

- Baneinvesteringene kommer ikke på toppen av alt annet, men erstatter kapasitetsutvidelser av flyplasser og motorveier, samt andre baneinvesteringer (> 60 mrd. kr.)
- Drift- og vedlikeholdskostnadene til banenettet blir sterkt redusert. Også veislitasjen blir mindre.
- De statlige driftstilskuddene til jernbanen kan reduseres.

VERDIFULLE RÅD

- LO og Naturvernforbundet ber om at framtidige bane-strekninger dimensjoneres for minst 250 km/t.

Utfordring: eksisterende planer



Fartsgrenser
etter fullstendig
realisering av
Jernbaneverket
sine utbyg-
gingsplanar for
200 km/t.
(Drammen-,
Vestfold- og
Østfoldbanen)

Mulig prosess?

Klare føringer om høyfartstog i NTP våren 2009, inkl. hastighetsstandarder for alle framtidige investeringer.

Videre intensiv planlegging for hele banenettet i 2009, inkl. konsekvensutredning og båndlegging av traséer.

Organisering og finansiering avklares. Prosjektorganisasjonen etableres. Endelig byggevedtak i 2010.

Minst en helhetlig trasé står ferdig innen 2020. Resten av banenettet realiseres fortløpende.

Norsk Bane AS og våre samarbeidspartnere bidrar gjerne.

Hva kan Norsk Bane AS tilby?

Detaljerte traséplaner i målestokk 1 : 5.000 gjennom oppdraget til Deutsche Bahn og Banverket Prosjektering.

Eidsvoll – Hamar (november 2008).

Oslo – Ski / Vestby, Holm – Holmestrand – Nykirke, Tønsberg – Barkåker og Gevingåsen (januar 2009).

Alle andre anbefalte strekninger (mars 2009).

Alle strekninger for gjennomgående 270 – 300 km/t og som del av en helhetlig plan for høyhastighetstog i Norge.

For mer informasjon:



Norsk Bane AS
Tlf. 70 10 16 40
post@norskbane.no
www.norskbane.no