



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Jernbanepolitikk og høgfartsbanar

Bergen, 15. februar 2007

Statssekretær Steinulf Tungesvik (Sp)



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Regjeringens samferdselssatsing på veg og bane – 2007-budsjettet

- Oppfylld av **NTP-ramma på veg og bane** i 2007 – for **første gang** i historien
- Om lag 1 mrd kr mer til både veg- og jernbaneformål i 2007 sammenliknet med 2006
- For jernbanen innebærer dette bl.a:
 - 50 pst. økning i investeringene til ca 2,2 mrd. kr
 - økt framdrift på utbyggingen til 4-spor i Vestkorridoren ut av Oslo
 - anleggsstart Ski st., dobbeltspor Stavanger-Sandnes og Bergen-Fløen
- Planmidler til Vestfoldbanen, Kolbotn-Ski, Eidangertunnelen og Mossetunnelen
- Økt kapasitet for godstrafikken gjennom utbygging av terminaler og kryssingsspor, samt fjernstyring av Nordlandsbanen
- Fjerning av el-avgiften for jernbane



Konsekvenser for Bergensbanen

- Gjennomførte tiltak
 - Terminaleffektivisering Nygårdstangen - er nå utviklet til en kompakt og effektiv terminal
 - Godstiltak; – Finsetunnelen, forlengelse av kryssingsspor Gulsvik, Torpo og Hol, samt profilutvidelse av tunneler m m på hele strekningen

- Planlagte tiltak
 - Nygårdstangen – videre effektivisering
 - Prosjektet Bergen – Arna, består av 3 faser;
 - 1) Sporomlegging Bergen – Fløen (bevilget 20 mill. kr til oppstart i 2007, kostnad 112 mill. kr)
 - 2) Lengre kryssingsspor Arna
 - 3) Dobbeltspor Arna - Fløen
 - Modernisering Alnabru godsterminal (bevilget 80 mill. kr 2007)



Bergen–Arna, felles KS 1 for veg og bane

- Samarbeidsprosjekt der det etableres en egen prosjektorganisasjon med styringsgruppe, prosjektgruppe og evt. en ekstern referansegruppe
- ”Verksted” brukes i utredningsarbeidet som del av prosessen – dette skal avholdes 27. og 28. mars i år
- Viktige tema;
 - forholdet veg/bane – transportmiddelforutsetninger under ulike forutsetninger
 - hvor mye trafikk tåler Bergen sentrum
 - lokaltrafikk Arna-Bergen – i et helhetlig og integrert kollektivsystem
 - regionforstørring
- Arbeid med konseptvalg planlegges ferdig sommeren 2007, med påfølgende høring
- KS 1 med eksterne konsulenter gjennomføres høsten 2007



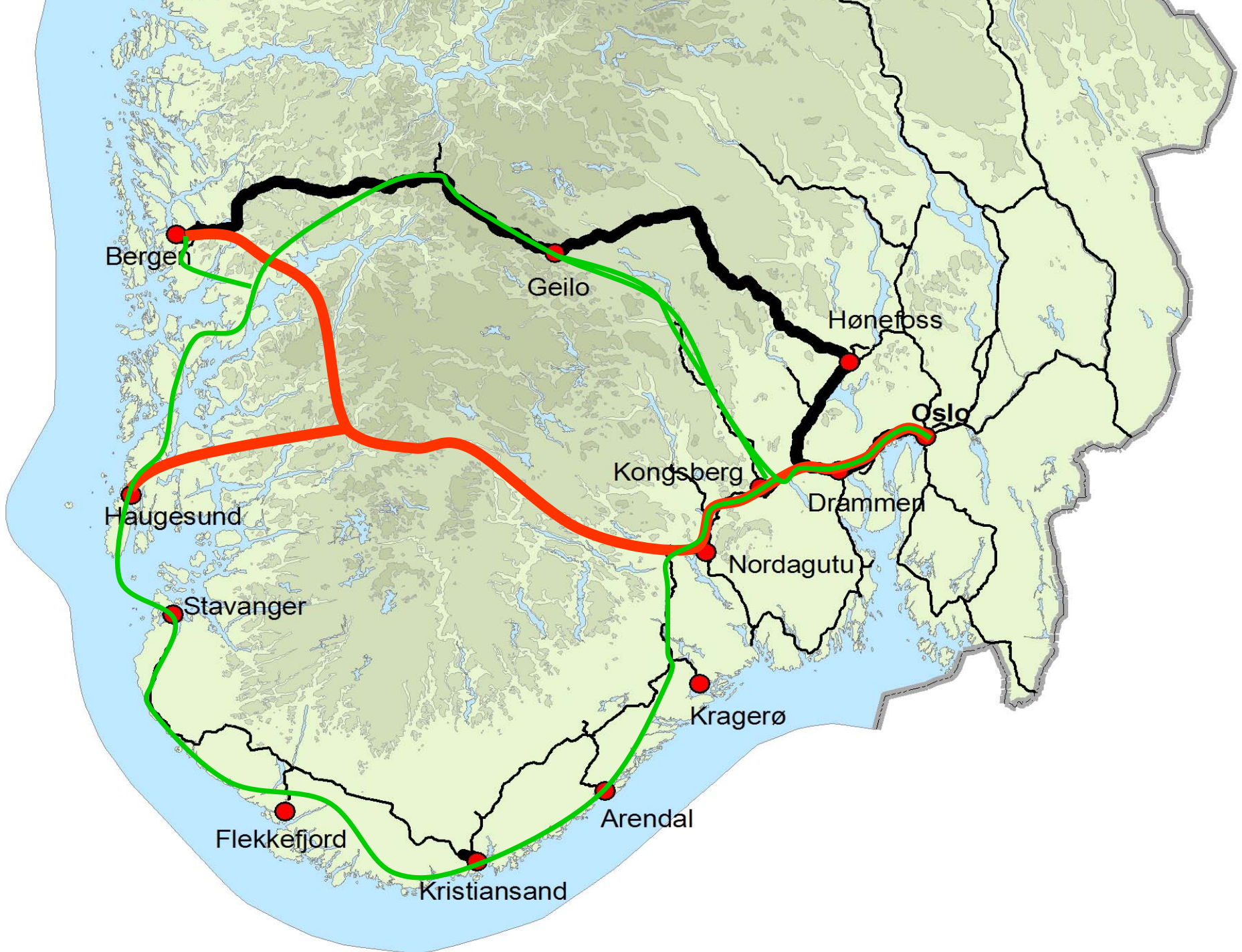
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Godstrafikk på Bergensbanen

- 6 tog i hver retning per dag
- Utvides til 7 tog per retning når CargoNet har fått utvidet vognkapasiteten
- Ny trafikk; Ofotbanen AS planlegger å kjøre 2-3 biltog per uke

- 17,5 pst. økning i godstrafikken (antall containere) fra 2005 til 2006,
- 60 pst vekst de siste fire årene
- Nå fraktes anslagsvis 60 pst av alt gods mellom Oslo og Bergen på bane
- Tilsvarende årlig 56 000 vogntog eller ca 240 vogntog hver dag





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Utredning av høyhastighetsbaner – prosess til nå

- Omtale i St.meld. nr. 24 (2003-2004) NTP 2006-2015, side 122
- Oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket mars 2005 (smålatent opplegg, ingen politisering av saka)
- Ny regjering: Soria Moria-erklæringa. Ny fart, nytt oppdrag til JBV
- Våren 2006 - Jernbaneverket velger et konsortium av tyske konsulenter, ledet av VWI, på bakgrunn av en internasjonal tilbudskonkurranse
- Seminar fase 1 – 22. november 2006
- VWI-gruppen foreslår at Oslo-Trondheim (via Østerdalen) og Oslo-Gøteborg utredes videre i fase 2
- Det skaper oppstyr hos Navarsete og annetsteds at Bergen og Vestlandet ikke er med....



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Utredning av høyhastighetsbaner – et utvalg foreløpige funn

- Svakt totalt markedsgrunnlag generelt i Norge – dette krever sterkt fokus på å redusere investerings- og driftskostnadene
- Osloregionens dominerende rolle som befolkningstyngdepunkt krever at evt. høyhastighetstog har start eller endepunkt i Oslo
- Enkeltsporet bane med kryssingsbelter og faste rutetider er nødvendig for å redusere kostnader
- Dobbeltsporutbyggingen som er under planlegging og bygging (rundt de største byene) støtter opp under et evt. høyhastighetskonsept
- Bergen har større markedsgrunnlag enn Trondheim, men de tyske konsulentene har i fase 1 antatt at kostnadene er mer enn 50 pst. høyere enn for strekningen Oslo-Trondheim. Dette skal analyseres nærmere i neste fase.



Transportmiddelfordeling Oslo – Bergen, fly dominerer personmarkedet

- Reisemiddelfordeling fra Oslo/Akershus mot Bergen m/omegn:
 - Bil 21 pst.
 - Buss 3 pst.
 - Tog 17 pst.
 - Fly 59 pst. (Kilde RVU 2005)
- Flytrafikken
 - I 2006 ca. 1,5 millioner enkeltreiser (en vei) (=4.100/dag)
 - Fordelt på om lag 17 000 flyginger
 - Anslått CO₂-utslipp per reise per person ca. 60 kg
 - Årlig utslipp nesten 90 000 tonn



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Utfordringer knyttet til bygging av høyhastighetsbaner

- **Kostnader og inngrepskonsekvenser** ved bygging av ny bane i natur- og kulturlandskapet i Norge
- Finne **optimalt driftskonsept** i avveiningen mellom enkeltsporet drift, krav til horisontal- og vertikalkurvatur, stoppmønster og kjøretider
- **Integrere** høyhastighetsbaner i det eksisterende nettet og blandet trafikk; både gods- og persontrafikk
- **Sikre** nødvendig **kvalitet** i framføringen i det norske terrenget og våre klimaforhold



Noen erfaringer fra andre land

- Høyt ambisjonsnivå i flere land i Europa; på tross av store investeringskostnader, ser høyhastighetstog ut til å bli en viktig del av den totale europeiske transportinfrastrukturen i fremtiden
- Hvert land finner sin måte å tilpasse tekniske høyhastighetskonsepter til sine forutsetninger. Dette gjelder spesielt bruk av eksisterende infrastruktur og materiell, blanding av person- og godstrafikk, blanding av konvensjonelt - og høyhastighetsmateriell på samme strekning m.m.
- Avlaster mest innenlands flytrafikk i de store landene, mindre konkurransekraft på mellomlange internasjonale flyreiser – fortsatt stor andel biltrafikk
- Spania kan vise til betydelige regionale utviklingseffekter av høyhastighetslinjen Madrid – Sevilla. Satser – åpner 500 km ny bane i år



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Prosessen videre

- Fase 1 ferdig ved årsskiftet 2006/2007
- Fase 2: Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg – ferdig ca. 1. april 2007
- Fase 3: Oslo – Bergen/Stavanger, inkludert Haukelibanen og Den sørnorske høyhastighetsringen – ferdig ca. 1. september 2007
- En mulig fase 4 – høsten 2007?
- Seminar og høring av høyhastighetsutredningen (ikke ferdig planlagt)
- Jernbaneverkets grunnlagsmateriale til NTP, våren 2008
- Stortingsmelding om NTP 2010-2019 v/årsskiftet 2008/2009



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Norwegian Ministry of Transport and Communications

Takk for interessa!

- Ta plass, dørene lukkes!