

Statusrapport fra DB International GmbH til undersøkelser av mulige strekninger for høyfartstrafikk (person- og godstrafikk) i Norge.

På oppdrag fra Norsk Bane AS

Undersøkelsene som DB International GmbH til nå har gjennomført for et sporbundet høyfartssystem i Norge, har vist at man vil kunne oppnå en bemerkelsesverdig stor togtrafikk som følge av de betydelige forbedringene i det nasjonale transportsystemet. Sammen med de positive virkningene som kan ventes for miljø, sikkerhet, kostnader og arealplanlegging, forsvarer dette videre detaljerte undersøkelser av temaet.

På oppdrag fra Norsk Bane AS undersøker DB International GmbH for tida gjennomførbarheten av et sporbundet høyfartssystem i Norge. Studien skal ha en kvalitet som gjør det mulig å bruke den som et selvstendig grunnlag for den norske regjeringens og Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 på våren 2009. Det inkluderer også anbefalinger til videre skritt mot en eventuell realisering av høyfartsbaner i Norge.

Etter fullføring av 1. prosjektfase er det mulig å konstatere følgende:

Hovedmål med innføringen av et høyfartssystem er en reduksjon av reisetidene, økt sikkerhet, færre miljøbelastninger, reduksjon av transportkostnadene, bedre tilgjengelighet, bedre komfort og avlastning av veinettet.

Erfaringene fra hele verden tilsier at bare et høyfartssystem av gjennomgående internasjonal standard gjør det mulig å bidra vesentlig til å nå de målene som er nevnt ovenfor. Punktuelle utbygginger av eksisterende, konvensjonelle banesystemer kan spesielt i forhold til reisetidene ikke gi de grunnleggende kvalitetsforbedringene som er nødvendige for konkurransen med andre transportmidler som fly og personbil.

Ved en undersøkelse av et høyfartssystem for Norge må man ta hensyn til de meget særpregete lokale forholdene:

- forholdsvis lav befolkningstetthet
- høy mobilitet i europeisk sammenligning
- konsentrasjon av befolkningen nær hovedtrafikkakser
- krevende topografi ved riktignok gunstige geologiske forhold
- distanser mellom befolkningssentre som passer godt for høyfartstrafikk
- vanskelige klimatiske forhold spesielt for veitrafikken om vinteren

Overslagsmessige kalkyler av mulige høyfarts-kjøretider viste betydelige gevinster i forhold til eksisterende transportsystemer. For relasjonen Oslo – Trondheim ville samlet reisetid, også inkludert en del opphold underveis, bli omtrent en time kortere enn samlet reisetid med fly. Lignende virkninger ville være oppnåelig for korridorene Oslo – Bergen og Oslo – Stavanger.

Med en ruteplan med alternerende stopp på steder mellom endestasjonene, tilpasset etter spørsele, er det mulig å oppnå betydelige reisetidsforbedringer også for mange andre reisende på regionalstrekninger. Dette vil uten tvil ha positive arealpolitiske og strukturelle effekter. (Bosettingsmønster, pendling, flyttestrømmer, osv.) Oppbyggingen av et nasjonalt høyfartsnett ville gi en ytterligere forsterkning av disse virkningene.

Nye høyfarts-strekninger bør også kunne nyttes til godstrafikk. På denne måten vil man kunne oppnå en reduksjon av transportkostnadene, økt pålitelighet (vinterforhold), økt sikkerhet og reduserte transporttider ved en betydelig avlastning av riksveinettet.

Gjennom lavere forurensninger fra høyfartstrafikk med tog, sammenlignet med andre transportformer, kan man gjennom forventede overføringer av person- og godstrafikk oppnå en betydelig

forbedring av samferdselssektorens miljøbalanse (bl.a. CO₂-utslipp). Disse virkningene vil øke ytterligere ved bruk av fornybar energi. Sammenlignet med en vei har en ny høyfartsbane et lavere arealbehov ved samme transportkapasitet.

I den første prosjektfasen ble det ennå ikke gjennomført detaljerte undersøkelser av kostnader og inntekter. Internasjonale erfaringer viser imidlertid at inntektene fra høyfarts-systemer ved tilstrekkelig etterspørsel dekker løpende driftskostnader og en del av byggekostnadene.

Undersøkelsene som er gjennomført til nå, viser at byggingen av høyfarts-forbindelser på de viktigste transportstrekningene i Norge vil kunne realisere betydelige etterspørselspotensialer. Togtrafikken som kan ventes, synes tilstrekkelig for å forsvare nye strekninger. Trafikken er bemerkelsesverdig stor også i internasjonal sammenligning.

Disse resultatene synes å gjøre det nødvendig med videre, detaljerte undersøkelser. Det anbefales derfor å gjennomføre videre utredninger i løpet av 2008, som planlagt.

Frankfurt am Main, 28.04.2008