

PRESSEMELDING 23.04.2010:

## Stoltenberg i rett retning, men i feil fart

*I flg. NRK (<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7091698>) sier statsminister og samferdselsminister at JBV skal "utrede planer for utbygging av jernbanen til flytogstandard i InterCity-triangelet. Utredningen skal stå ferdig før Stortingets behandling av den nye nasjonale transportplanen i 2013."*

*Flytoget er kjent for topp service og høy punktlighet. Det er svært positivt om det blir gjeldende for hele IC-området og jernbanen generelt. Men hvis Stoltenberg mener at banene i IC-området skal dimensjoneres for samme hastighet som Flytoget kjører i dag, er det grunn til å rope varsku. Det er i så fall klart i strid med Stortingsvedtak, regjeringserklæringen Soria Moria 2 og internasjonal utvikling for jernbanen.*

I Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 vedtok Stortinget en utredning av høyhastighetsbaner "med bygging som siktemål". Det er også tatt med i regjeringserklæringen Soria Moria 2. Stortinget presiserte at utredningen skulle være ferdig i god tid før behandling av neste NTP i 2013. Stortinget understreker videre i budsjettvedtak for 2010 "at hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t."

I praksis vil dette si hele IC-nettet, som vil danne en sentral del av et nasjonalt høyhastighetsnett i Norge. Stortingets krav er i realiteten meget moderat, da utviklingen internasjonalt har gått mot minst 300 km/t, noe som også bør være målet i Norge.

Vi vil også påpeke at Deutsche Bahn allerede har ferdig utredet detaljerte traseer for 300 km/t på IC-strekningene Oslo - Lillehammer (og videre helt til Trondheim) og Oslo - Drammen - Kongsberg - Skien (og videre til Bergen, Haugesund og Stavanger via Haukeli). Sistnevnte inkluderer ny bane i Vestkorridoren med ny Oslo-tunnel via Majorstua og reisetid Oslo S - Drammen på 18 minutter. For de øvrige IC-strekningene har planleggingen for samme høyhastighetsstandard kommet så langt at den om ønskelig kan fullføres i løpet av 2010.

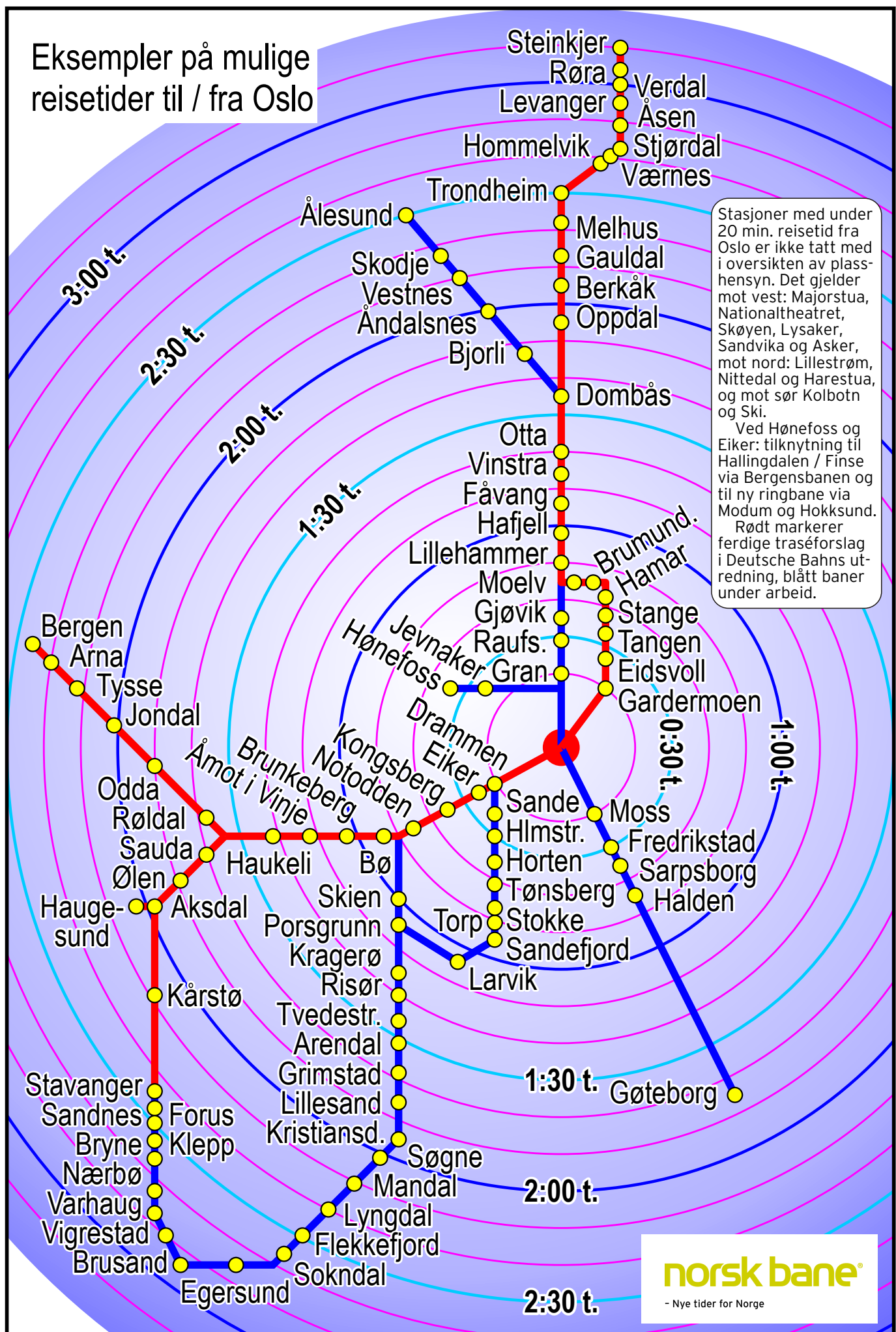
Dagens flytogstandard er derimot toppfart 210 km/t med flaskehals for bl.a. 160 km/t ved Lillestrøm og 110 km/t vest i Romeriksporten. Å bygge IC-området etter en slik standard vil være i strid med Stortingsvedtak om *minimum* 250 km/t, et kraftig tilbakeblikk i forhold til dette og et feilgrep i forhold til behovene for fremtidens jernbane i Norge. Det vil da være grunn til å stille spørsmål om:

- Hvorfor bruke tre år på å planlegge for en lavere standard enn Stortinget har vedtatt når Deutsche Bahn og Norsk Bane kan levere i tråd med Stortinget høyhastighetsvedtak allerede i 2010?
- Hvis problemet er at Jernbaneverket mangler kompetanse, slik Jernbanedirektøren selv har sagt, hvorfor skal en da ikke bruke den internasjonale kompetansen som allerede finnes?
- Skal politiske ambisjoner tilpasses til hva Jernbaneverket kan levere av utredninger, eller skal utredninger leveres i hht. internasjonal utvikling og politiske vedtak?
- Da Gardermobanen sto ferdig i 1999 lå standarden allerede i etterkant av utviklingen i Europa, om den var aldri så ny i Norge. Skal Norge 20 år senere henge fast i samme standard, mens jernbanen i Europa ellers hatt en rivende utvikling mot høyere fart og kortere reisetider?

Vedlagt følger plansje over aktuelle reisetider nasjonalt og i IC-nettet med høyhastighetsstandard.

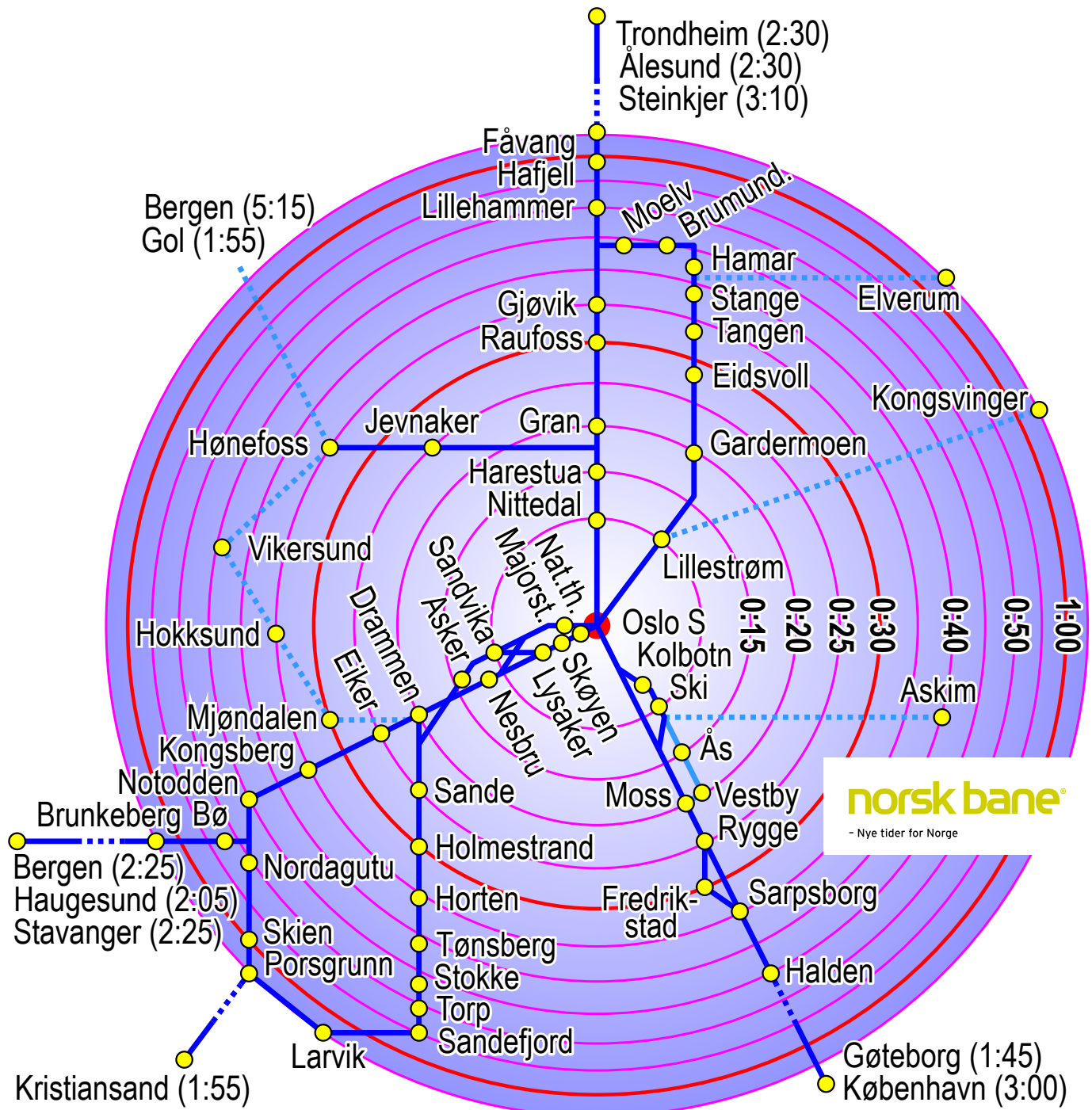
For mer informasjon, kontakt oss ved kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo (90 10 19 26), daglig leder Jørg Westermann (91 77 24 68 ) eller e-post: [post@norskbane.no](mailto:post@norskbane.no)

# Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



**norsk bane**  
- Nye tider for Norge

# Reisetider med høyhastighetstog i InterCity-nettet på Østlandet



Høyhastighetsbanen Oslo - Stockholm vil også redusere reisetidene for underveistrafikken på Østlandet. Aktuelle traséer vil gå via Kongsvinger, Aurskog-Høland eller Askim og Mysen.