

Deutsche Bahn: Høyhastighetsbaner for Sør- og Midt-Norge

Delrapport av 13.11.2008. Kort sammendrag utarbeidet av Norsk Bane AS

Deutsche Bahn er engasjert av Norsk Bane AS for en omfattende utredning om høyhastighetstog i Norge i forbindelse med behandlingen av nasjonal transportplan i 2009. Planavdelingen til de svenske statsbanene, Banverket Projektering, og forskningsstiftelsen IRIS deltar også. Hele utredningen blir ferdig i mars 2009. I forbindelse med at hele traseen Oslo (Gardermoen) - Trondheim via Hamar nå er detaljplanlagt i målestokk 1 : 5000, leverte Deutsche Bahn en delrapport av 13.11.2008. Rapporten inneholder en generell del og en del spesifikk for Oslo (Gardermoen) - Trondheim via Hamar. Noen viktige hovedkonklusjoner er:

- I Sør- og Midt-Norge er alle nødvendige forutsetninger til stede for et finmasket høyhastighetsnett.
- Norge bør sette høyproduktive høyhastighetsbaner for gods- og persontrafikk i sentrum av sin nasjonale samferdselspolitikk.
- Et slikt høyhastighetsnett vil ha avgjørende betydning for næringsutviklingen i Norge.
- 270 - 300 km/t for persontrafikk og 160 km/t for godstrafikk kan realiseres nesten over alt.
- Det betyr 2,5 timer mellom Oslo og hhv. Trondheim, Bergen, Stavanger selv med 6 – 8 stopp underveis.
- De mest trafikkerte strekningene vil få bemerkelsesmessig høy trafikk, også i internasjonal sammenligning.
- Høyhastighetsbanene vil få høy lønnsomhet.
- Persontrafikken i forbindelsene Oslo - Trondheim, Bergen, Stavanger/Haugesund vil alene gi inntekter på minst 10 mrd kr. pr. år.
- Overført flytrafikk til høyhastighetstog i fjerntrafikken vil danne ryggraden i regions- og intercity-trafikken og gi svært mange avganger med svært raske reisetider. Tilsvarende er ikke mulig å oppnå ved utbygging av intercity-strekninger alene.
- For Oslo – Trondheim foreslås i alt 20 stasjoner i et alternerende stoppemønster. De minst trafikkerte strekningene vil ha minst et stopp hver annen time, muligens mer når tilførselstrafikk på tilgrensende strekninger er fullt undersøkt. Stasjoner i intercity-trafikken vil få langt høyere tilbudsfrekvens, med minst 2 - 3 stopp i timen.
- Å bygge i Norge er utfordrende og gir en tunnelandel på 40 % Gardermoen - Trondheim via Hamar. (Oslo - Gardermoen har i dag for øvrig 30 %, Bergen - Voss over 60 %).
- Men tunnelbygging er betydelig billigere i Norge enn i de fleste land i Europa, bl.a. pga. gode geologiske betingelser mange steder. Berggrunn gjør det også enklere å bygge fundamenter for bro- og dagstrekninger. På jordbruksland kan fundamenteringen være mye mer krevende.
- Byggekostnadene ligger over de laveste erfaringstal i verden, men betydelig under det nivå som er nødvendig for mange prosjekter i Mellom-Europa. For den 451 km lange strekning Gardermoen – Trondheim er det beregnet byggekostnader på litt under 70 mrd. kroner.

Videre fremdriftsplan for utredningen:

Januar - 09: Ny delrapport etter at flg. traséer er for 270 - 300 km/t er ferdig analysert:
Oslo/Grenland – Bergen/Haugesund/Stavanger, Trondheim – Steinkjer, Oslo – Moelv via Alnabru og Gjøvik, Stange – Elverum, Oslo – Ski / Vestby og Drammen – Tønsberg.

Mars – 09: Ferdigstilling av hele utredningen med undersøkelser av resten av Østfoldbanen, Oslo – Stockholm, Sørlandsbanen via Kristiansand og Mandal til Stavanger, Tønsberg – Grenland, samt Mørebanen. Til dette hører også bygge- og driftskostnader, trafikkinntekter, endringer i klimapåvirkning, støybelastning, arealbehov og rammevilkår for næringslivet, samt kalkyler av bedrifts- og samfunnsøkonomisk nytte / kostnadsforhold. Alle anbefalte traséer blir detaljplanlagt i målestokk 1 : 5000.