

Oppland Fylkeskommune
Aktuelle kommuner i Oppland

Dykkar referanse:

Vår referanse: DBs08/op

Ålesund, 19.03.2008

Høyfartstog: Søknad om støtte til utredning og rapport til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 i samarbeid med Deutsche Bahn AG

Høyfartstog gir nye muligheter

Norsk Bane AS har gjennom flere år utviklet planer for et høyfarts-banenett i Norge, se vedlagte norgeskart med reisetider til/fra Oslo. Høyfartsbanen fra Oslo går på begge sider av Mjøsa til Trøndelag og Møre via Gudbrandsdalen med reisetid 2 timer og 30 min. for persontrafikk til Ålesund og Trondheim og 3:10 til Steinkjer. Lokale reisetider fra Oslo blir: Harestua 15 min., Jevnaker 25, Gran 20, Raufoss 30, Gjøvik 35, Lillehammer 50, Hafjell 55, Ringebru 1:05 t., Vinstra 1:15 t., Otta 1:20 t., Dombås 1:35 t., Hjerlann 1:45 t. og Bjorli 1:50 t., jfr. vedlagte oversikt over stoppesteder og reisetider avrundet til nærmeste 5 minutter. Fra Lillehammer blir reisetiden f.eks. 20 min. til Gjøvik og Hamar, 40 min. til Gardermoen og 1:40 t. til Trondheim. Nord for Harestua er det videre planlagt forgreining til Hønefoss, som forkorter reisetiden på Bergensbanen med 45 min.

Mange stasjoner knyttes til banenettverket gjennom en kombinasjon av høy fart, hyppige avganger og et alternerende stoppemønster. Gjennom Gudbrandsdalen er det f.eks. planlagt tre persontog i timen i hver retning. Imidlertid vil bare ett av de tre togene stoppe på steder som Ringebru; de andre vil kjøre forbi. Ringebru vil likevel få et vesentlig bedre togtilbud i forhold til fire avganger i døgnet i dag. Ringebane fra Oslo rundt Mjøsa gir også to ekstra avganger i timen. Høyfartsbanene vil slik ikke bare tjene langdistansetraffikken, men også gi mye kortere reisetider, flere avganger og høyere kvalitet i lokal- og regionaltraffikken. Høyfartsbanene vil binde sammen Norge på en ny måte og samtidig gi et langt bedre og mer lønnsomt tilbud også i intercity-triangelet på Østlandet enn det vil være mulig med f.eks. Jernbaneverkets nåværende planer.

Traseen er planlagt dobbeltsporet og tilrettelagt også for godstrafikk, med maksimal stigning på 1,25 % i hht. internasjonale standarder. Et godstog vil kunne ta like mye last som 80 trailere i gjennomsnitt, og bruke ca. fire timer Trondheim – Oslo om natta og fem timer om dagen. Det vil overføre svært mye godstrafikk fra vei til bane. Noe lettgoods vil også kunne fraktes med persontog.

I sum gir dette en effektiv og hurtig transportløsning av høy kvalitet med store positive ringvirkninger for næringsliv, mobilitet, arbeidsregioner, bosetting, klima og miljø. Det er lagt stor vekt på optimalisering av trase, driftsopplegg og markedspotensielle for å gi høy lønnsomhet. Planleggingen er basert på at hele eller store deler av investeringene i infrastrukturen vil kunne dekkes gjennom inntektene fra person- og godstrafikk. Det vil åpne for enklere og raskere finansiering av banenettet.

Høyfartstog er ikke Science Fiction. I Europa har man satsset på høyfartstog siden 1981 og tredobler nå innsatsen fram til 2020. Fordi det fungerer og leverer. Hvorfor skulle Norge henge etter og bli en hvit flekk på det europeiske kartet over høyfartsbaner? Riktignok er vi færre innbyggere, men vi

reiser f.eks. 10 ganger mer på lange distanser enn gjennomsnittseuropeeren. Og vi har ikke mindre bruk for en fremtidsrettet infrastruktur.

Rapport til Nasjonal Transportplan i samarbeid med Deutsche Bahn AG

Stortinget vedtok i Budsjettinnstilling Storting nr. 13, 2007 – 2008 (utdrag):

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (.....) vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne 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.

Vedtaket refererer til rapporten fra Jernbaneverket og VWI Stuttgart. Mange høringsuttalelser var kritiske til denne rapporten. Norsk Bane AS ser positivt på at Stortinget åpner for rapporter fra ”andre kompetente miljøer”. Vi representerer det miljøet som har arbeidet lengst og mest detaljert med utredning av høyhastighetsbaner i Norge. Nå er vårt arbeid ytterligere styrket gjennom et samarbeid med Deutsche Bahn AG, som deltar med svært høy kompetanse på området. Utredningsgruppen har lang erfaring fra mange store oppgaver i en rekke land og består av dipl. ing. Ottmar Grein (prosjektleder), dipl. ing. Lehmann, dr. Birkner og dr. Eberhard Jansch. Sistnevnte er tidligere direktør for Deutsche Bahn AG sin høyfartsavdeling gjennom 15 år.

Etter detaljerte presentasjoner og gjennomganger av våre planer valgte Deutsche Bahn å inngå et samarbeid med Norsk Bane AS. Planene for høyfartstog i Norge vil bli kvalitetssikret og videreutviklet på bred og selvstendig basis av Deutsche Bahn, et av verdens mest kompetente selskaper på utbygging og drift av høyfartsbaner. Det gir solid faglig og politisk tyngde. Sammen med Deutsche Bahn vil Norsk Bane AS nå kunne levere en utredning som vil gi Storting og regjering et ”godt grunnlag for å vurdere en evt. satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009”, slik man har bedt om. Det er en unik mulighet vi ønsker å benytte i samarbeid med fylker og kommuner.

I samråd med Deutsche Bahn AG vil vi også engasjere kompletterende ekspertise fra Norge og Skandinavia innen marked, anleggskostnader, samfunnsvirkninger og klimaeffekter. Det vil bli gjennomført omfattende analyser av marked, trase og driftsopplegg, uten forhåndsbegrensninger i antall varianter. Arbeidet er også ment som en silingsprosess som grunnlag for framtidige konsekvensutredninger og offentlige høringer. Norsk Bane AS har lagt stor vekt på best mulig lokalisering av traseene i forhold til natur, miljø og kulturminner. Om disse spørsmålene og om utformingen av framtidige arealplaner ønsker vi dialog med lokale myndigheter.

Finansiering av arbeidet med utredninger og rapport til Nasjonal Transportplan

En kostnadsramme på 15 millioner kroner vil gi rom for en omfattende og faglig solid rapport som vil kunne ha stor gjennomslagskraft i diskusjonen om høyfartstog. Utbygging av høyfartstog er en stor beslutning som krever et pålitelig grunnlag, ikke en debatt basert på antakelser, slik vi nå er vitne til. Det er ikke mange utenom Deutsche Bahn AG som vil kunne levere et slikt grunnlag.

Vi henvender oss nå til de fylkene hvor det etter våre planer vil være marked for lønnsomme investeringer i høyfartsbaner. Som en enkel modell har vi foreslått at finansieringen av utredningsarbeidet fordeles med 1 million kroner pr. fylke, som evt. kan fordeles mellom fylkeskommunen og aktuelle kommuner. Det kan også være aktuelt at næringslivet bidrar. Med så mange fylker og kommuner involvert, vil vi ikke ha kapasitet til å utarbeide egne fordelingsmodeller tilpasset hvert fylke og håper derfor at man kan finne ordninger for det lokalt og regionalt.

Referansegruppe og kontaktperson

Vi ber samtidig om at det opprettes referansegrupper i ulike regioner. Disse kan bestå av to sentrale personer fra hvert fylke, gjerne fordelt slik etter aktuelle linjeføringer:

Gruppe 1: Hordaland, Rogaland, Telemark, Buskerud, Vestfold, Aust-Agder og Vest-Agder

Gruppe 2: Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Oppland og Hedmark

Gruppe 3: Oslo, Akershus og Østfold

Oslo og Akershus vil trolig bli berørt av de fleste prosjektforslagene. Vi ser derfor behov for en nærmere avklaring vedr. representasjon fra disse to fylkene.

Referansegruppene vil være samarbeids- og kontaktorgan for løpende dialog med Norsk Bane AS, fylkene imellom og for å kunne koordinere kommunikasjonen overfor sentrale politiske myndigheter. Vi ser da for oss et møte i hver gruppe tidlig sommer og seinhøstes 2008. Vi foreslår at personvalget løses gjennom sonderinger i hvert fylke og at fylkeskommunene gir tilbakemelding til Norsk Bane AS pr. epost innen utgangen av april.

I tillegg ber vi om å få tilbakemelding pr. mail om en administrativ kontaktperson i hvert fylke og for hver kommune som ønsker å medvirke til utredningsarbeidet.

Uttalelser til Nasjonal Transportplan

Fristen for uttalelser til Nasjonal Transportplan er 30. april. Uttalelser om høyfartstog kan sendes separat, jfr. også brev av 04.03.2008 fra Samferdselsdepartementet. Det vil være en stor fordel for den videre prosessen med positive uttalelser knyttet til våre planer og utredningen med Deutsche Bahn. Vi ber om å få tilsendt kopi av uttalelser om høyhastighetstog pr. e-post til Norsk Bane AS.

Norsk Bane AS

Aksjeselskapet Norsk Bane AS ble stiftet i 2002 og videreførte arbeidet til et tidligere interkommunalt selskap for planlegging av høyfartstog. Pr. dato er 65 % av selskapets aksjekapital på 9,1 mill. kroner på offentlige hender, representert ved 24 kommuner og én fylkeskommune. Resten eies av bedrifter, organisasjoner og privatpersoner. Fram til 28.05.2008 har styret fullmakt til å godkjenne en ytterligere kapitaløkning innenfor en ramme på ca. 3,5 mill. kroner. Prospektet med henvisning til årsberetninger, vedtekter osv. finnes på www.norskbane.no/nb/ProspektEmisjon290507.pdf.

Avslutning

Det er svært knapp tid for å bli ferdig med en slik omfattende rapport i løpet av 2008. Men det er viktig for å nå Stortingsbehandlingen av Nasjonal Transportplan våren 2009. Norsk Bane AS har derfor engasjert Deutsche Bahn AG allerede fra slutten av januar. Imidlertid har vi i kontrakten tatt høyde for å avslutte engasjementet i månedsskiftet april/mai, hvis det likevel skulle vise seg at det ikke er tilstrekkelig interesse for å støtte utredningsarbeidet politisk og økonomisk.

Vi ber derfor kommuner og fylkeskommuner ta stilling til denne søknaden snarest mulig. Det er også mulig å gå videre med utredninger av utvalgte prosjekter, hvis en samlet utredning av et nasjonalt banenett ikke lar seg finansiere. Vi vil stille oss til rådighet for en mer utfyllende orientering så langt som overhodet praktisk mulig.

Vi vil også benytte anledningen til å informere om at utredningsgruppen fra Deutsche Bahn vil være i Norge 3. – 10. april. Vi håper det er i orden om vi tar kontakt i forbindelse med arbeidet.

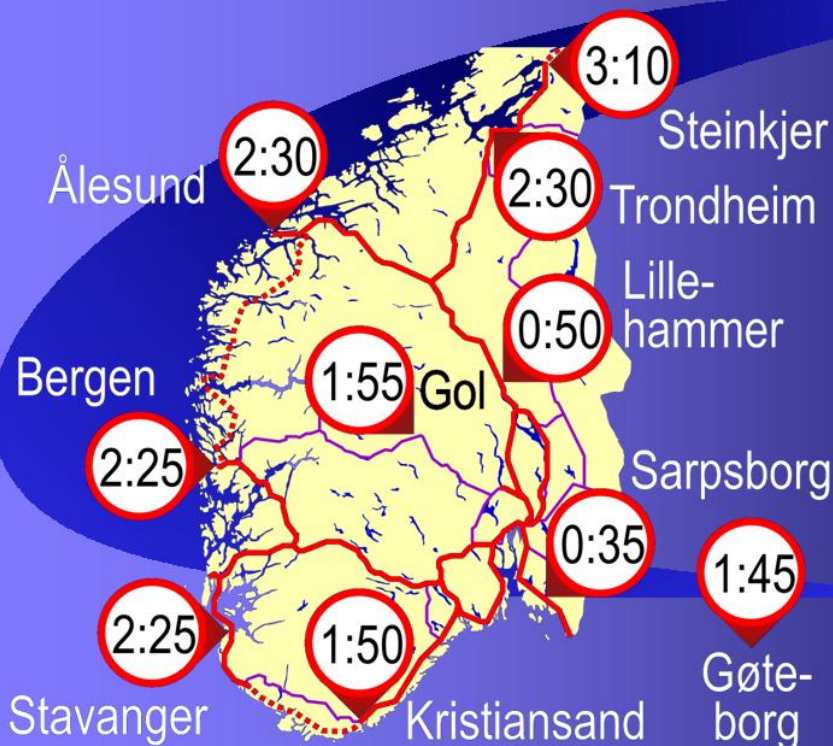
Denne søknaden sendes til alle aktuelle fylker med noen tilpasninger i første avsnitt ut fra lokale forhold. Av praktiske årsaker håper vi det kan aksepteres at denne søknaden kun sendes pr. mail. Vi ber gjerne også om tilbakemeldinger pr. mail, og håper på positivt svar!

Vennlig hilsen

Thor W. Bjørlo (sign.)
Kommunikasjonssjef

Jørg Westermann (sign.)
Daglig leder

Eit nytt banenett – reisetider frå Oslo



Eit nytt nasjonalt transportsystem

Gods og person, nær- og fjertraf.

Klima, miljø, natur, ressursbruk

Næring, sysselsetjing, busetjing

Marknadsfinans.

Norsk Bane AS

Reisetider til og frå Oslo

Nittedal 0:10	Oppdal 1:55	Lillestrm. 0:10	Hommel. 2:40
Harestua 0:15	Berkåk 2:05	Garderm. 0:20	Værnes 2:43
Jevnaker 0:25	Gauldal 2:15	Eidsvoll 0:25	Stjørdal 2:45
Gran 0:20	Melhus 2:20	Tangen 0:30	Åsen 2:50
Raufoss 0:30	Heimdal 2:25	Stange 0:35	Levanger 2:55
Gjøvik 0:35	Trondhm. 2:30	Hamar 0:40	Verdal 3:00
Lilleham. 0:50		Brumnd. 0:45	Røra 3:05
Hafjell 0:55	Bjorli 1:50	Moelv 0:50	Steinkjer 3:10
Ringebu 1:05	Åndalsn. 2:00	Lilleham. 1:00	...
Vinstra 1:15	Vestnes 2:10	...	(Namsos/ Grong) 3:30
Otta 1:20	Skodje 2:20	Trondhm. 2:40	(Mosjø.) 4:25
Dombås 1:35	Moa 2:25	Ålesund 2:40	
Hjerkinn 1:45	Ålesund 2:30		

Norsk Bane AS

