



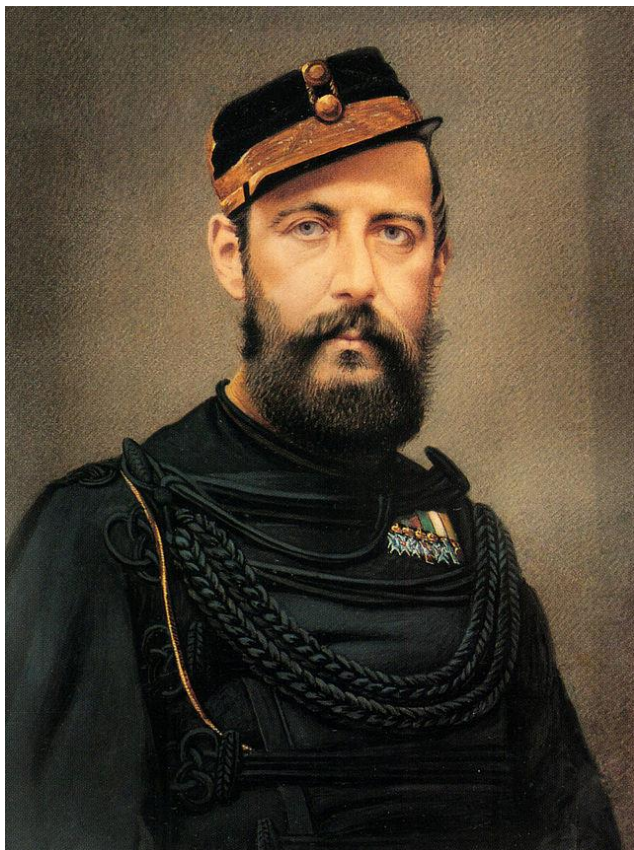
Jernbaneverket

Sverige, Norge og jernbanen

Jubileumskonferanse 18.05.15

Sjur Helseth
Regiondirektør Strategi og Samfunn Øst
Jernbaneverket

Unionstiden- et løft for jernbane



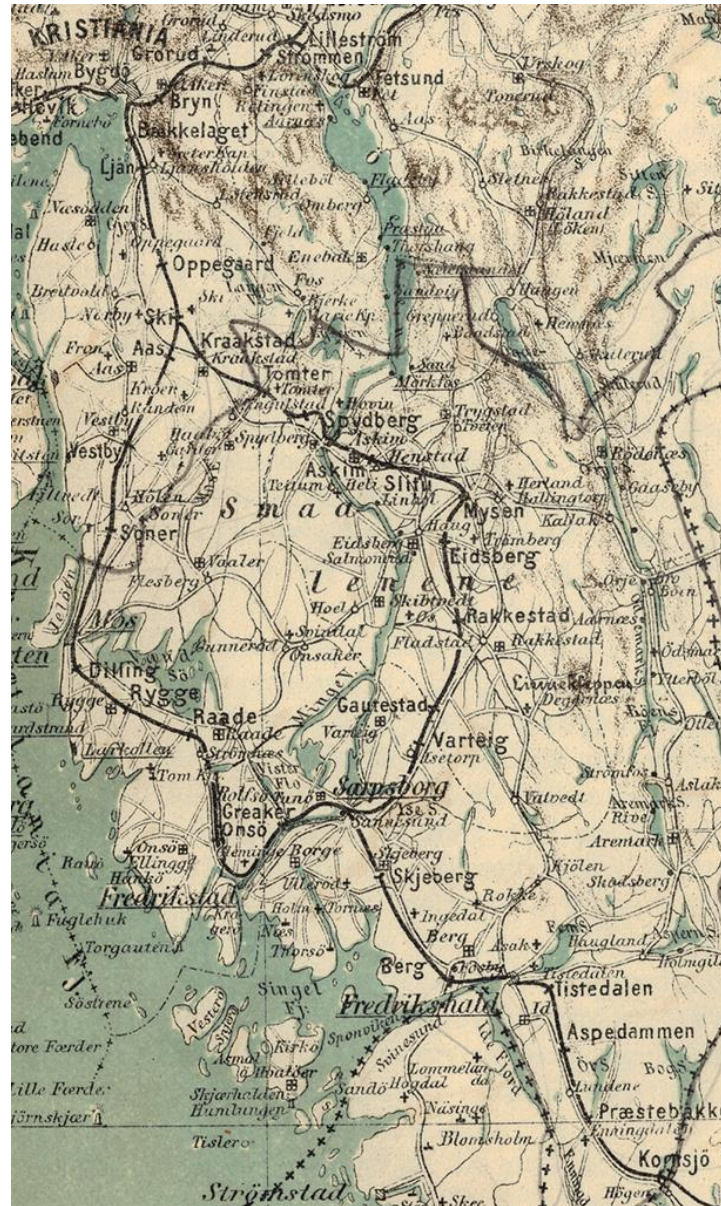
Karl IV - Kongsvingerbanen



Oscar II – Østfoldbanen,
For anledningen i norsk uniform og med Den norske løve

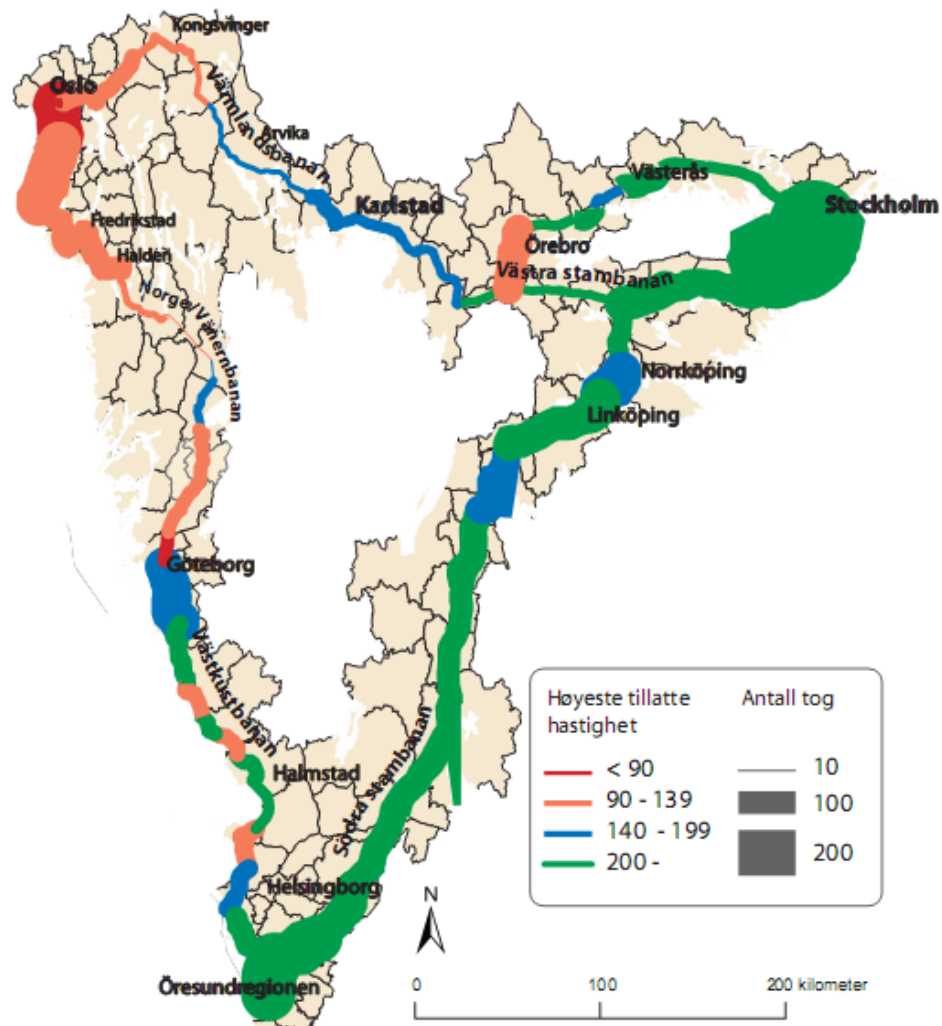


Østfoldbanen 1884



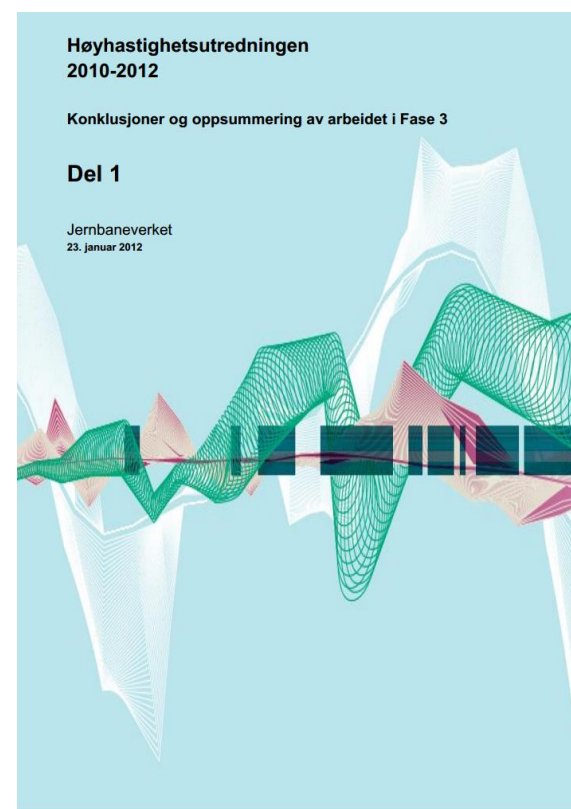
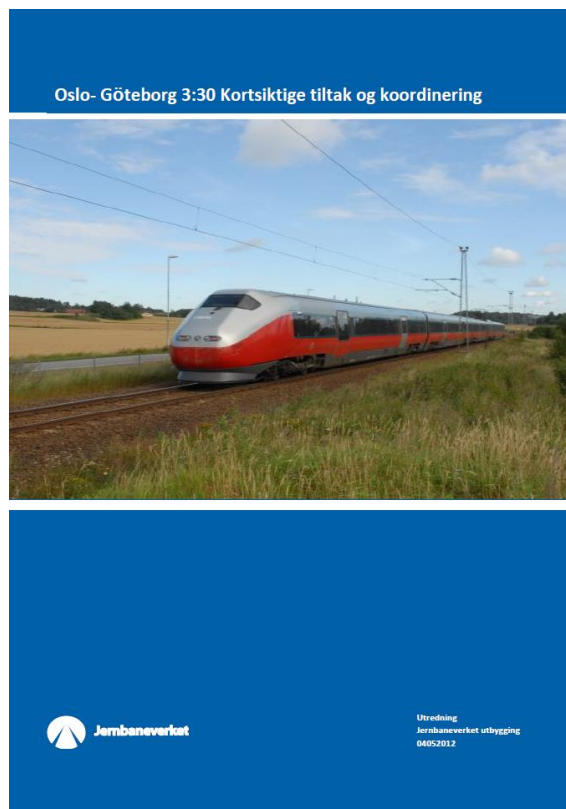


Det svenske jernbanenettet har en høyere hastighet og standard enn det norske, samt et bedre tilbud på mange strekninger.

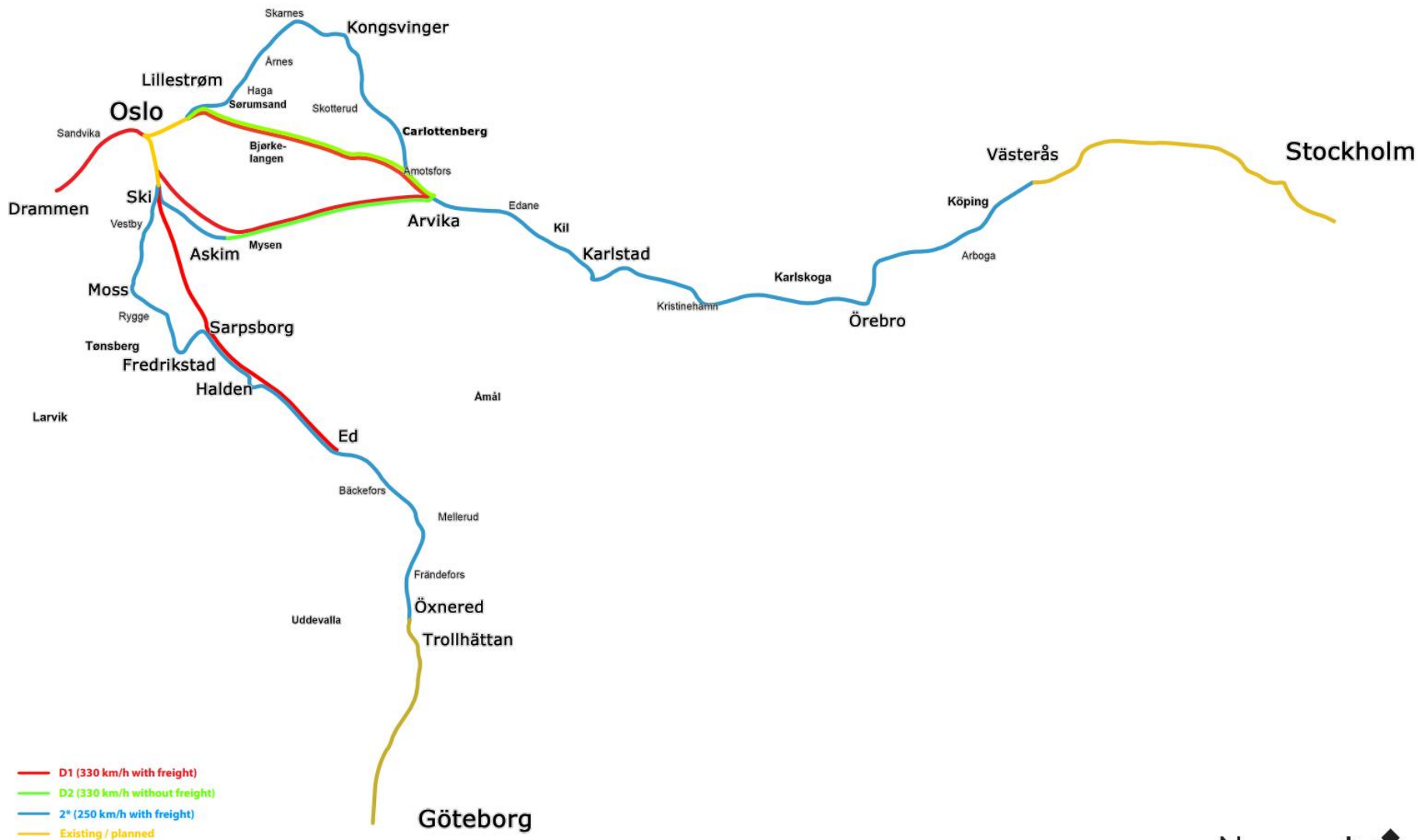


Utredninger over grensen mot sør

- Høyhastighet Oslo-Kornsjø (Gøteborg) 1992
- Oslo – Göteborg 3:30 Kortsiktige tiltak og koordinering (2012)
- Høyhastighetsutredningen 2010-2012

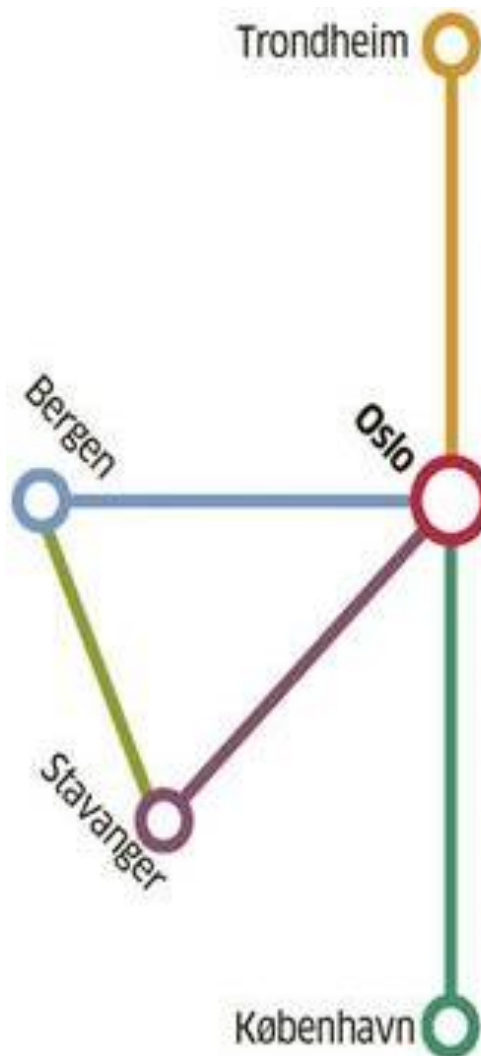


Oslo – Gøteborg og Stockholm



Sammenlignet med
øvrige forbindelser:

- Lavere investeringskostnad
- Større trafikkgrunnlag

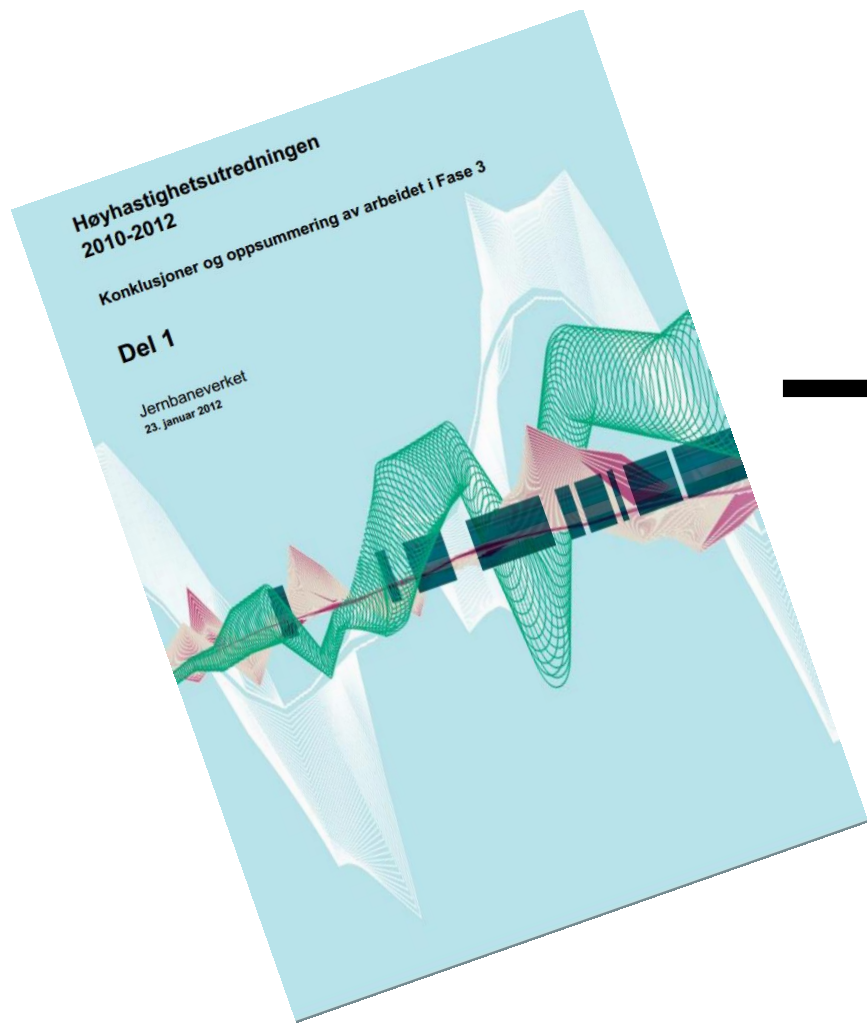


Skal vi knytte Norge sammen eller skal vi knytte Østlandet til Europa?

Strekninger	Anleggs kostn.	Passasjerer i 2024	Reisetid
Oslo (Østerdalen) Trondheim*	145 mrd	4,3 mill	2 t 11 min
Oslo (Numedal) Bergen*	159 mrd	4,5 mill	2 t 37 min
Oslo (Vestfold-byene) Stavanger*	218 mrd	5,0 mill	3 t 18 min
Oslo (Göteborg) København*	97 mrd	9,5 mill	2 t 30 min
Bergen (Stord) Stavanger	115 mrd	1,9 mill	1 t 22 min

* Alternativer også utredet








Fokus fra høyhastighet til IC



Om IC-utbyggingen

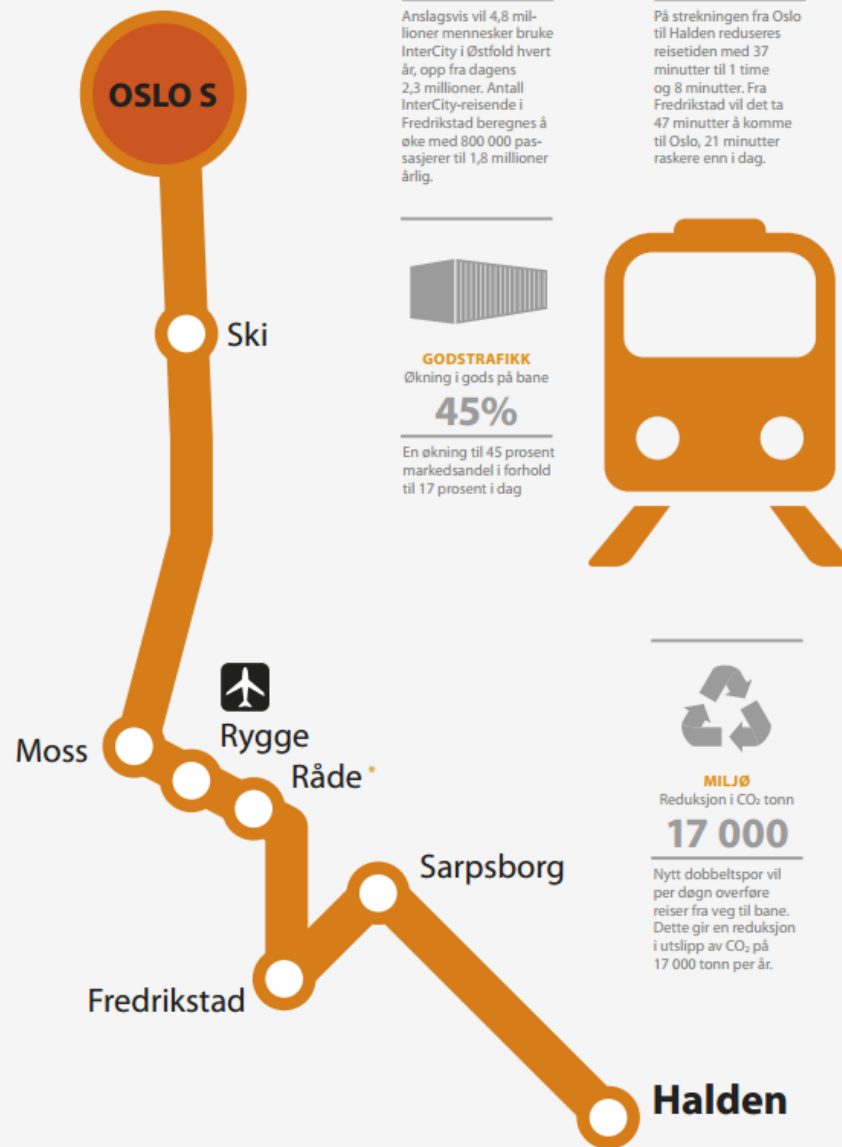
- Trinn 1 ferdig til 2024
- Trinn 2 innen 2026
- Trinn 3 innen 2030
- Utbygging i gang på flere strekninger

UTBYGGINGSTRINN

-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 1 - ferdig 2024
-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 2 - ferdig 2026
-  Parsell som inngår i IC-utbyggingen, trinn 3 - ferdig 2030
-  Parsell hvor noe blir ferdig i trinn 2 og noe i trinn 3
-  Ringeriksbanen, ferdigstillelse ikke avklart
-  Utbygging pågår
-  Ferdig infrastruktur



- 37 minutter redusert reisetid til Halden
- Økt kapasitet
- Inntil 4 tog/time til Fredrikstad og 2 tog/time til Halden



ANTALL REISENDE
InterCity Oslo–Halden
4,8 mill

Anslagsvis vil 4,8 millioner mennesker bruke InterCity i Østfold hvert år, opp fra dagens 2,3 millioner. Antall InterCity-reisende i Fredrikstad beregnes å øke med 800 000 passasjerer til 1,8 millioner årlig.



GODSTRAFIKK
Økning i gods på bane
45%

En økning til 45 prosent markedsandel i forhold til 17 prosent i dag



REISETID
Oslo–Fredrikstad
47 min

På strekningen fra Oslo til Halden reduseres reisetiden med 37 minutter til 1 time og 8 minutter. Fra Fredrikstad vil det ta 47 minutter å komme til Oslo, 21 minutter raskere enn i dag.



ANTALL AVGANGER
Intercity-tog per time
4

Jernbaneverket anbefaler en løsning som vil gi fire InterCity-tog i timen til Fredrikstad og to tog i timen til Halden. I tillegg kommer inntil fire lokaltog til Moss og ett godstog i timen.



KOSTNADER
Anbefalt løsning
20 mrd

Det anbefalte konseptet innebærer dobbeltspor via alle byene med mulighet til å kjøre 250 km/t syd for Sarpsborg.



MILJØ
Reduksjon i CO₂ tonn
17 000

Nytt dobbeltspor vil per døgn overføre reiser fra veg til bane. Dette gir en reduksjon i utslipp av CO₂ på 17 000 tonn per år.



ULYKKER
Reduksjon drepte/skadde
24

Den anbefalte løsningen gir en reduksjon i årlig drepte og skadde med 24 personer.

Togets rolle i fremtiden





Togets egenskaper

- mange
- lange
- fort





Reisehastighet og stoppmønster

Topphastighet

	130km/t	200km/t	250km/t
Stopp hver 3km	53	53	53
Stopp hver 5km	69	73	73
Stopp hver 10km	88	105	105
Stopp hver 20km	102	134	145
Stopp hver 50km	112	162	189



Perspektiver 2050

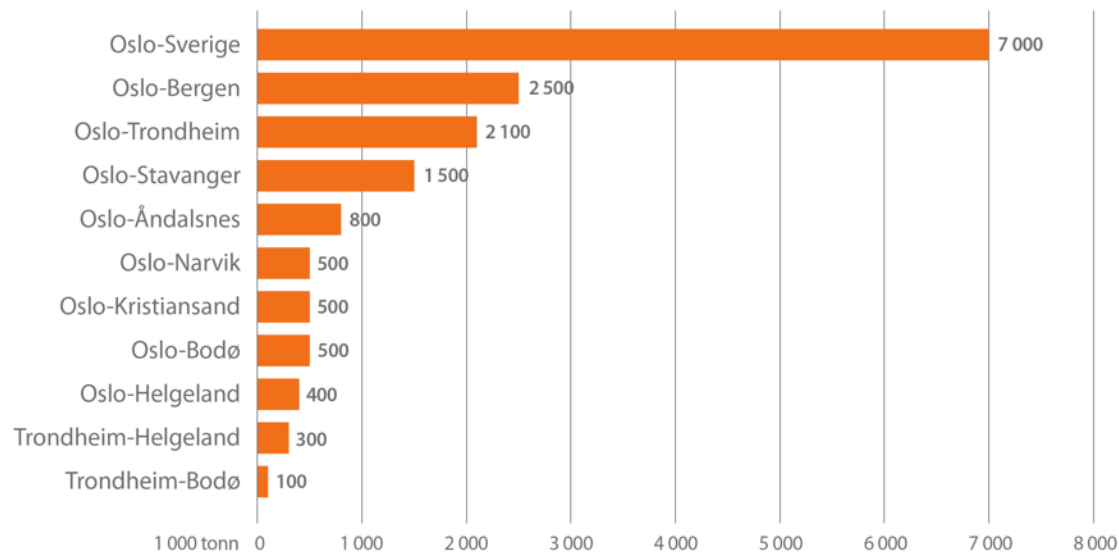
- Jernbanen bygger ikke bare spor, men bygger samfunn.
- Jernbaneutbygging nødvendig for å nå fremkommelighetsmålene på en klimavennlig måte.



Prioriteringer

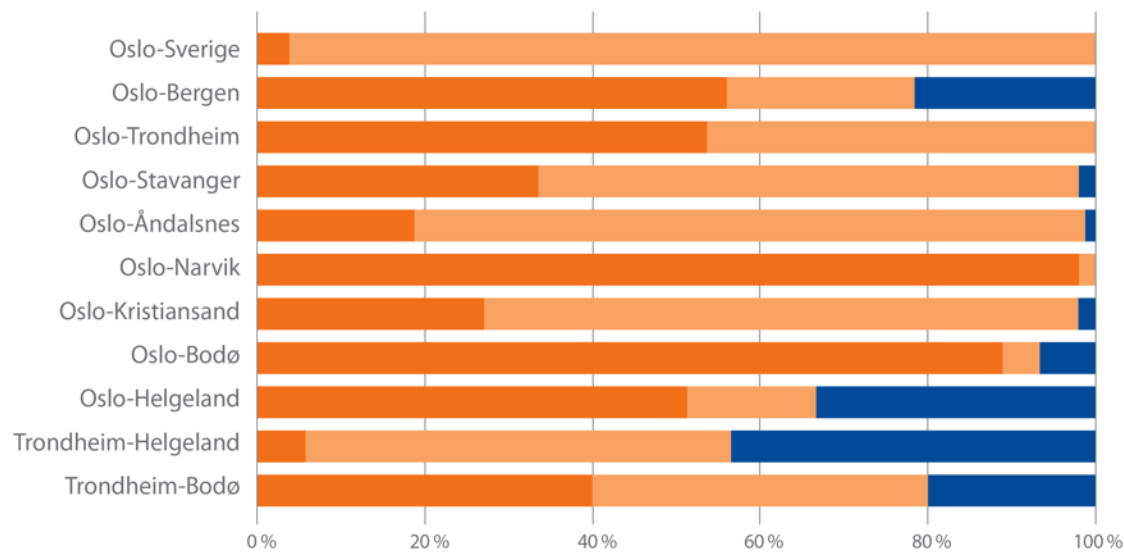
- Jernbane er sentral i å håndtere trafikkveksten inn mot storbyene
- «All vekst skal løses med kollektivtrafikk, sykkel og gåing»
- Jernbane kan ta mer av godstrafikken

Situasjonen for gods



Total transport for alle transportformer i jernbanens viktigste relasjoner. Gjennomsnitt 2010 og 2012.

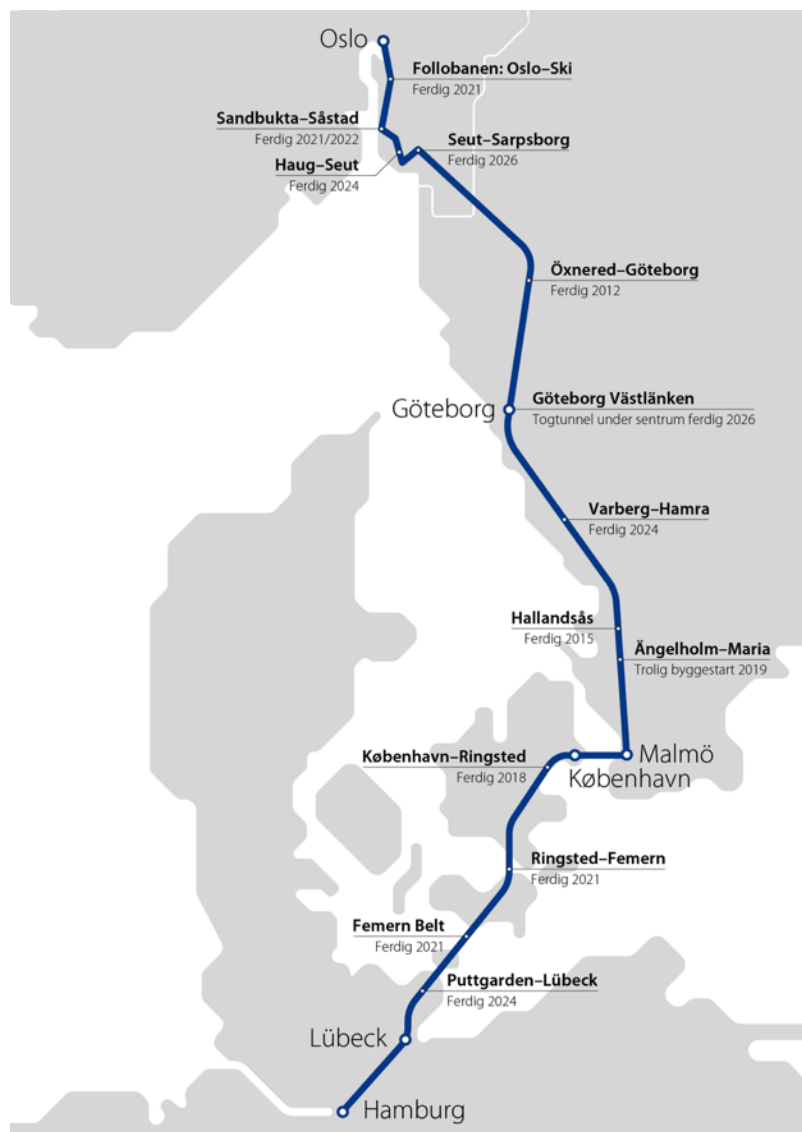
Kilde: TØI



Transportmiddelfordeling (markedsandeler) i jernbanens viktigste relasjoner.

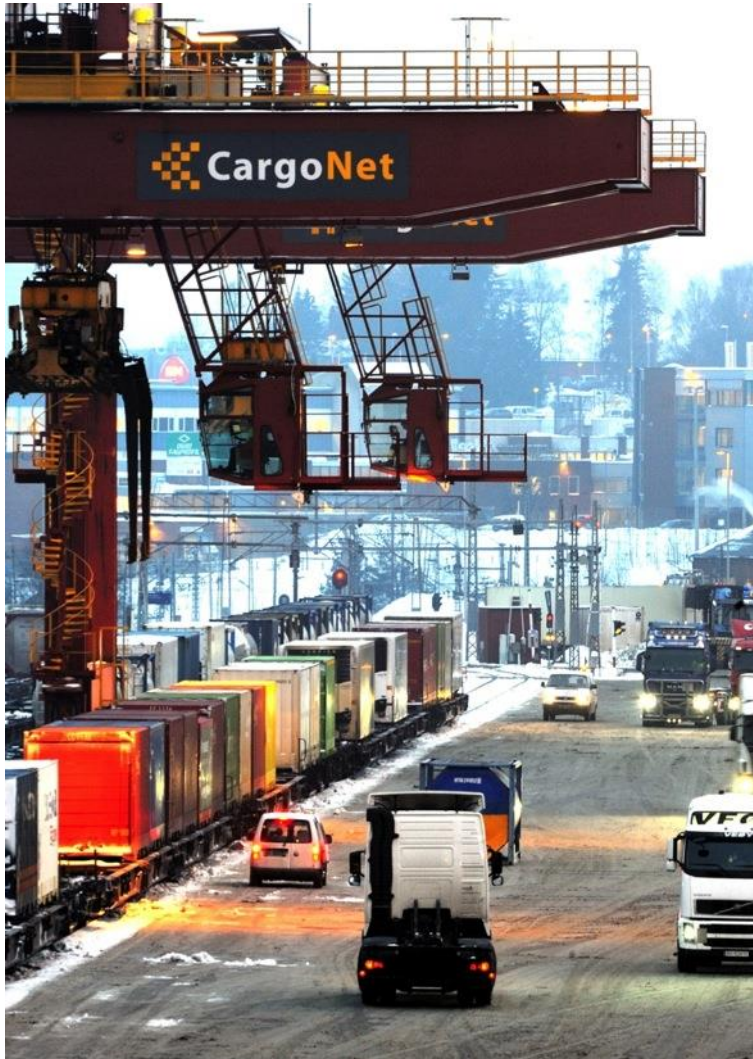
Kilde: TØI

■ Jernbane
 ■ Lastebil
 ■ Skip



Internasjonalt potensiale

- Bedre forbindelser til Europa vil gi mer gods på bane i Norge



Infrastrukturtiltak for gods

- Mer pålitelige baner
- Økt kapasitet på det norske godsnettet
 - Lengre kryssingsspor som tillater godstog på 750 meter
 - Vurdere elektrifisering, sammenkobling av baner og redundante løsninger
- Mer effektive terminaler
 - Nye terminaler Bergen, Trondheim og evt. Oslofjordområdet
 - Oppgradering av Alnabru



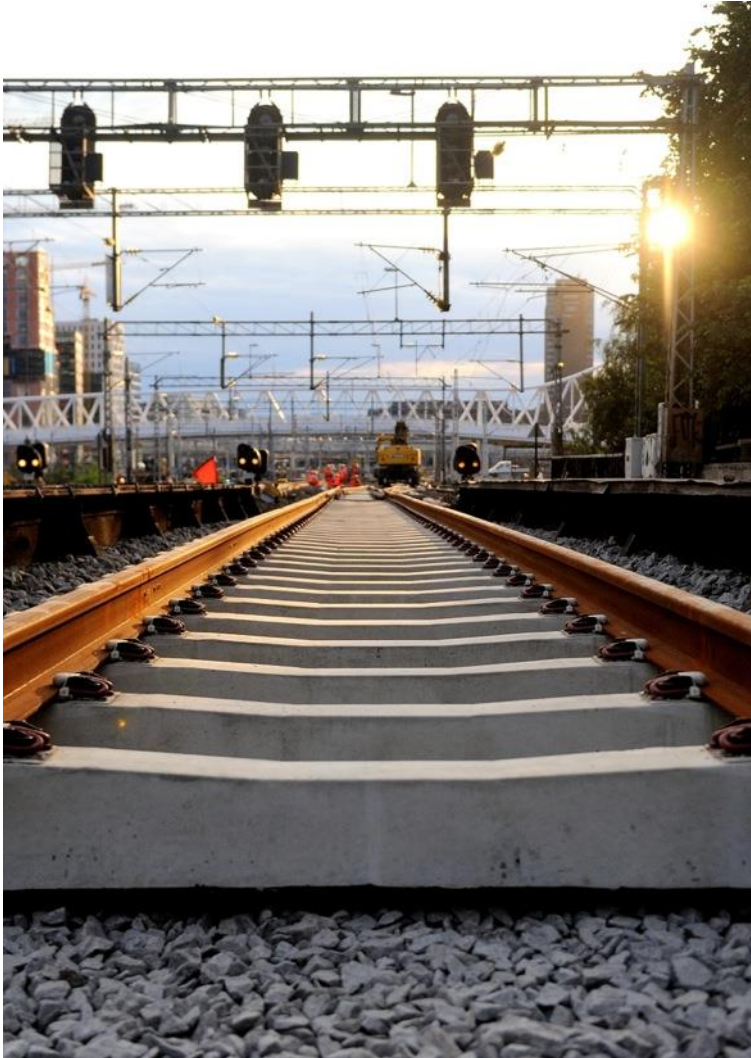
Byenes utfordringer

- Storbyene vokser mest
- Persontransport vil øke
- Trengsel og bilkø
- Presset boligmarked



Togene må gå oftere

- **By/forstad:**
Minimum seks avganger pr time.
- **Omland:**
Minimum fire avganger pr time.
- **Ytre omland:**
Minimum to avganger pr time.



Nye dobbeltspor

- Dobbeltspor for det sentrale Østlandet
- Separate dobbeltspor for lokaltog og region-/fjerntog i Osloområdet (herunder ny Oslotunnel)
- Dobbeltspor på Vossebanen
- Dobbeltspor på Trønderbanen
- Dobbeltspor på Jærbanen

Jernbanesamarbeid Oslo - Gøteborg

- Bestilling fra SD høsten 2014
- Skal vurdere hvordan kapasitet på hele strekningen kan utvikles på kort og lang sikt i et samarbeid mellom Jernbaneverket og Trafikverket
- Forbedringer skal komme både person og godstrafikk til gode
- Hvordan kan forbedringer gjennomføres og finansieres etter en omforent plan og arbeidsdeling mellom Norge og Sverige?
- Skal nyttiggjøre seg av foreliggende utredninger og plangrunnlag fra Norge og Sverige
- Endelig leveranse innen utgangen av 2015

Arbeid å bygge på:

- Høyhastighetsutredningen, 2012 (sort)
- COINCO, Rapport Infrastruktur och trafikering för intercity och Höghastighetståg, Förprojekt - Missing Link, 2013 (blått)



To land- felles mål?





Takk for oppmerksomheten!