

Jernbaneverkets perspektiver mot 2040:

Med en dobling av de årlige investeringene kan Norge få et jernbanetilbud som møter fremtidens behov

Som et grunnlagsdokument for arbeidet med Nasjonal Transportplan har Jernbaneverket i dag lagt fram sin utredning med perspektiver fram mot 2040 for jernbanens nærtrafikk, mellomlange regiontogreiser og godstrafikk. Utredningen viser at det i trettiårsperioden er nødvendig med 250-350 milliarder kroner i investeringer for å etablere et jernbanenett som løser fremtidens utfordringer i disse markedene. Det tilsvarer en dobling av investeringsnivået i forhold til grunnlaget i inneværende NTP-periode.

Befolkningsprognosene som ligger til grunn for utredningene, viser sterkt vekst i og rundt de store byene. For at byene skal fungere må kollektivtrafikken ta en større andel av trafikken, og jernbanen har en viktig rolle i å binde byene sammen og bidra til større arbeidsplassregioner. Jernbaneverket legger til grunn at et intercitynett med dobbeltspor og raskere framføringstid til Halden, Skien og Lillehammer er fullt utbygd i god tid før 2040. I tillegg bør behovet for utvidelse til dobbeltspor på øvrige strekninger som Oslo-Kongsberg, Oslo-Kongsvinger, Oslo-Hønefoss, Oslo-Gjøvik, Bergen-Voss, Sandnes-Bryne og Støren-Trondheim-Steinkjer, vurderes. Det må legges til rette for togavganger hver halve time pluss ekspressavganger i rushtiden i intercity/regiontogmarkedet.

Nærtrafikk

For de kortere reisene, nærtrafikk på avstander under 50 kilometer, vil Jernbaneverket planlegge for videre utbygging av kapasiteten rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. I Oslo-området er utbyggingen av to nye spor Oslo-Ski et viktig tiltak. Oslo S må videreutvikles og moderniseres, og økt kapasitet gjennom byen må etableres. I lys av det økte reisevolumet som forventes i Oslo og Akershus, er det nødvendig å avklare jernbanens framtidige rolle i kollektivtrafikken i nært samarbeid med lokale myndigheter. I nærtrafikk må togene kunne kjøres med en frekvens på 10-20 minutter.

Fjertrafikk

Fjertrafikken med tog har et betydelig vekstpotensiale, men reisetiden må betydelig ned. Høyhastighetsutredningen som nå pågår, vil legge grunnlaget for en helhetlig strategi for utviklingen av fjernstrekningene med tilhørende investeringstiltak og kostnadsoverslag. Det samlede investeringsnivået for jernbanen vil derfor være høyere enn vist i denne utredningen.

Godstrafikk

Godstrafikkmarkedet forventes å øke sterkt som følge av inntektsveksten i samfunnet. Jernbanen kan ta mye av denne veksten, både innenlands og til og fra utlandet. Økt internasjonalisering vil føre til fortsatt økning i import og eksport, og etter hvert som landene samordner sin jernbaneteknologi vil grensekryssinger bli forenklet og effektive og sammenhengende togruter gjennom Europa bli en realitet.

For å møte veksten og legge til rette for en tredobling av godsvolumene på jernbanen trengs det bedre og mer effektive terminalløsninger. Kapasitetsutvidelser eller nybygging av terminaler er nødvendig bl.a i Oslo, Bergen, Trondheim og Drammen. Godstogene vil bli

lengre og tyngre, og det må bygges flere og lengre kryssingsspor eller dobbeltspor på hovedstrekningene. På banene mot utlandet kan veksten bli spesielt stor. Transportøkonomisk institutt har beregnet at det er potensiale for å overføre 25 prosent av lastebiltrafikken til og fra utlandet til sjø og bane.

Langsiktige prioriteringer kreves

-En offensiv jernbanesatsing, slik det beskrives i denne rapporten, forutsetter at det gjøres langsiktige, politiske prioriteringer, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. Forutsigbare plansystemer og finansieringsløsninger vil være en forutsetning for å lykkes. - Jernbanen vil definitivt kunne spille en nøkkelrolle i å løse de mange transport og kommunikasjonsutfordringene Norge står overfor, sier jernbanedirektøren.

Kontaktpersoner:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger, tel. 908 40804

Kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland 916 55155