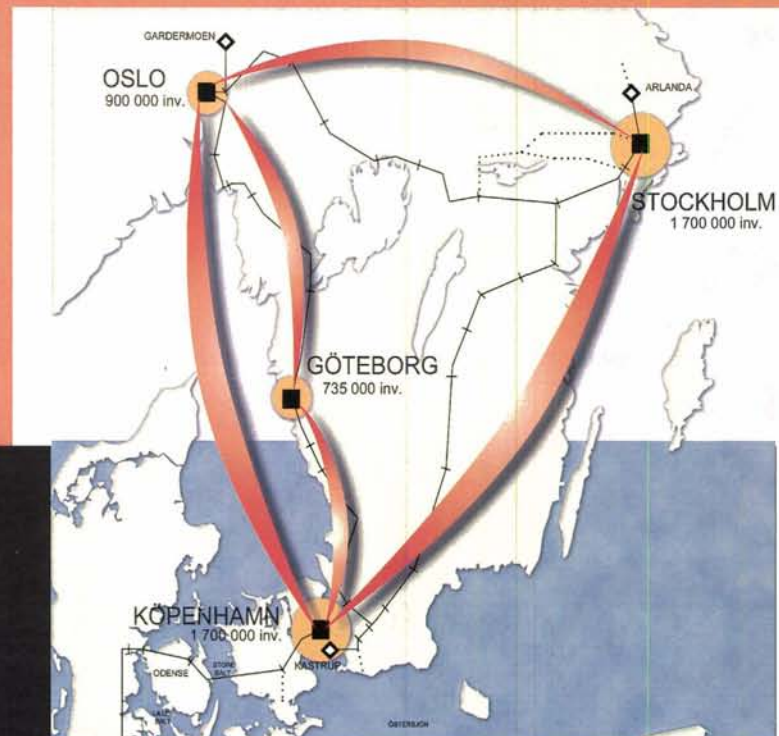


Mot bedre tider for det skandinaviske togtilbudet?



Forord

Den svenske kommunikasjonsministeren Ines Uusman og den norske samferdselsministeren Odd Einar Dørum besluttet 29. juni 1998, i samråd med det danske Trafikministeriet, å nedsette en arbeidsgruppe med mandat til å vurdere og foreslå tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Sverige, Norge og Danmark.

Arbeidsgruppen ble opprettet høsten 1998, med representanter fra departementene og jernbaneforvaltningene i de tre landene. I tilknytning til arbeidsgruppen ble det etablert en referansegruppe med representanter fra de nasjonale trafikkselskapene; NSB, SJ og DSB.

Gruppens arbeid har vært todelt. For det første skulle arbeidet innrettes mot utbedringer på infrastrukturen som kan bidra til en forbedret samordning av jernbanetrafikken mellom landene på kort sikt. Det skulle vurderes hensiktsmessige former for å samordne og drive den grenseoverskridende persontrafikken, og forutsetningene for en konkurransedyktig hurtigtogstrafikk i triangelet København-Stockholm-Oslo(-Gøteborg)-København i forbindelse med åpningen av Øresundsforbindelsen i 2000.

For det andre skulle arbeidet innrettes mot å styrke samordningen og planleggingen mellom de tre skandinaviske landene for grenseoverskridende trafikk og infrastrukturinvesteringer i jernbanesektoren på lang sikt. Gruppen skulle vurdere og foreslå overfor ministrene endringer og tilpasninger i planer og fremdrift som gruppen måtte finne rasjonelle, og i forbindelse med konkrete tiltaksforslag, vurdere mulige alternative finansieringsmuligheter i tillegg til ordinære bevilgninger over statsbudsjettene i de enkelte landene.

Arbeidsgruppen la i mai 1999 fram en statusrapport som viste at jernbanestrekningene som knytter de tre hovedstedene sammen er av svært varierende kvalitet. Det ble påpekt et behov for å kartlegge flere steg fram mot full utbygging for gradvis å kunne utvikle et togtilbud hvor det underveis dras nytte av forbedringer i infrastrukturen. Det ble videre påpekt behov for et mer langsiktig samarbeid og samordning hva angår infrastrukturplanlegging, organisering og trafikkplanlegging.

Arbeidsgruppens sluttrapport følger opp problemstillingene fra og skisserer konkrete forslag til tiltak på kort og lang sikt for å styrke statusrapporten persontransporten med jernbane mellom Oslo, Stockholm og København. Sluttrapporten legges med dette frem for transportministrene i Sverige, Norge og Danmark.

Oslo, januar 2000

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Forutsetninger for konkurransedyktig togtrafikk	8
1.3	Kjennetegn ved dagens situasjon	9
2	Dagens trafikktilbud og trafikkselskapenes målsettinger	11
2.1	Oslo – Stockholm	11
2.2	Stockholm – København	11
2.3	København – Oslo	12
2.4	Sammenfatning - mål og visjoner for togtilbud og reisetider	12
3	Infrastruktur – planer og forslag til tiltak	15
3.1	Oslo – Stockholm	15
3.2	Stockholm – København	16
3.3	København – Oslo	17
3.4	Sammenfatning - infrastrukturtiltak på kort og lang sikt	19
4	Mulighetene for å styrke jernbane-forbindelsene mellom hovedstedene	23
4.1	Tiltak i infrastrukturen og trafikkselskapenes ønsker - samsvar eller avvik?	23
4.2	Alternative finansieringsordninger	24
5	Utviklingen i Europa	25
5.1	Grenseoverskridende hurtigtogforbindelser i Europa	25
5.2	Det transeuropeiske nettverk for transport (TEN-T)	27
5.3	EUs jernbanepolitikk	27
5.4	Implementering av EUs jernbanepolitikk i Skandinavia	28
6	Samarbeids- og koordineringsbehov	30
6.1	Organisering av grenseoverskridende jernbane transport	30
6.2	Videreutvikling av samarbeid innen tog-trafikkplanlegging	30
6.3	Regelverk	31
6.4	Samarbeid om infrastrukturplanlegging og kontakt med trafikkutøvere	31
7	Arbeidsgruppens anbefalinger	33
	Vedlegg	35
A	Mandat	35
B	Transport i det Nordiske triangel	36
C	Sammensetning arbeidsgruppe og referansegruppe	38

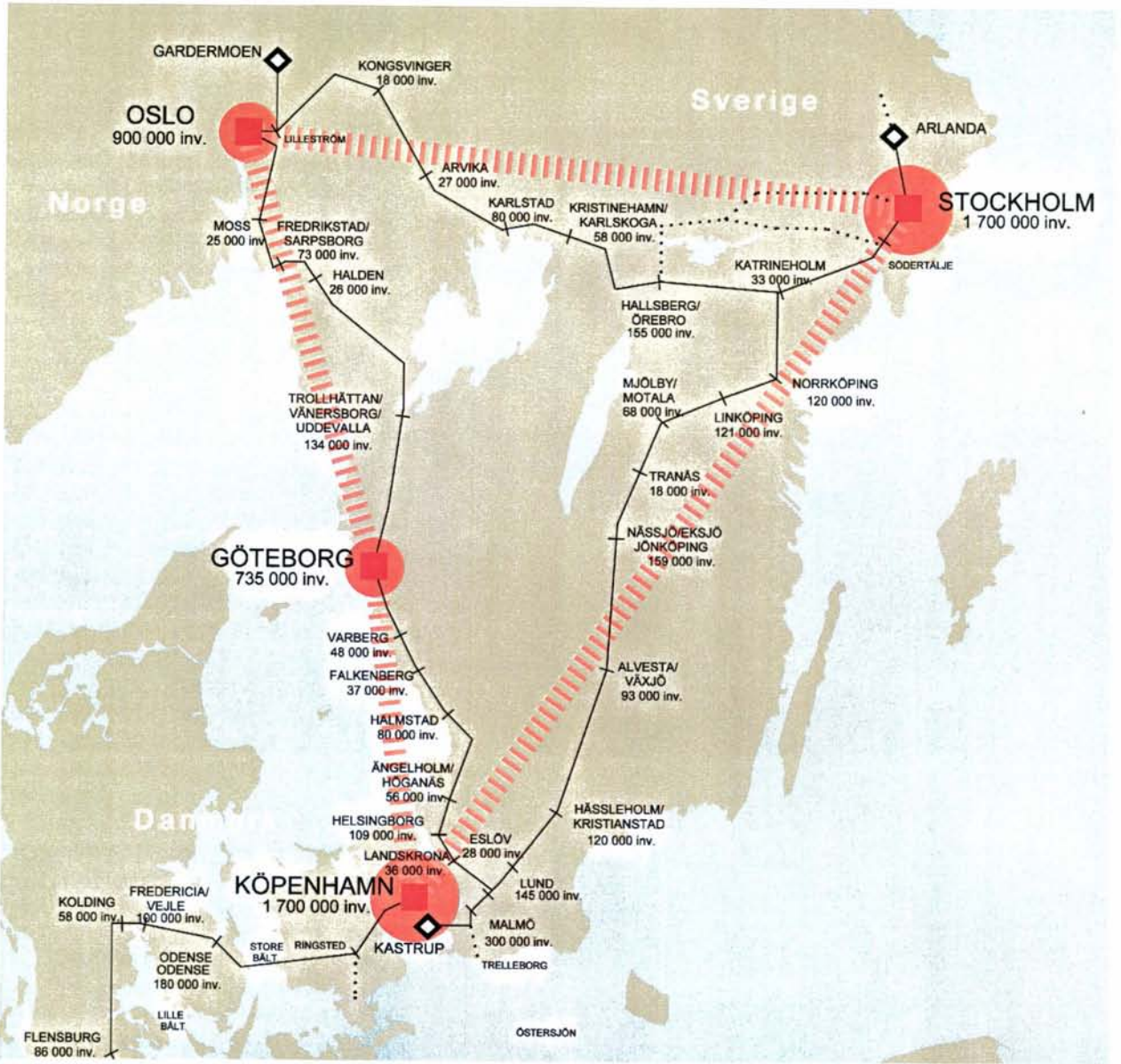
Sammendrag

Jernbanen har over tid tapt markedsandeler i persontransporten på reiserelasjonene mellom Stockholm, København og Oslo. Samtidig som reiseaktiviteten i dette markedet øker, er jernbanetilbudet redusert til et minimum. Det skandinaviske reisemarkedet inneholder imidlertid et betydelig markedspotensial som toget kan ta del i.

I rapporten skisseres tiltak som kan bidra til å skape forutsetninger for et togtilbud mellom de fire største skandinaviske byområdene (Stockholm, København/Malmø, Oslo og Gøteborg) med en kvalitet, frekvens og standard som gjør togtilbudet attraktivt og konkurransedyktig. Ved en tilpasning av infrastrukturen for kjøring av moderne togmateriell er det mulig å oppnå et vesentlig bedre tilbud med hensyn til standard, reisetider og frekvens. Dette krever imidlertid en nøye koordinering av tiltak på strekningene, samt mellom infrastrukturholdere og operatørene.

På kort sikt er åpningen av Øresundsforbindelsen en viktig milepæl som bør danne grunnlaget for et tidskifte med vesentlige forbedringer i reisetilbudet mellom de tre hovedstedene. Arbeidsgruppen mener det er en realistisk målsetting at det senest ved utgangen av 2001 skal finnes daglige hurtigtogforbindelser mellom Stockholm, Oslo og København. Med forholdsvis begrensede investeringer i infrastrukturen og innsetting av krengetog er det mulig å bringe reisetiden vesentlig ned på strekningene. På lang sikt (ca. 2010) bør målet for forbindelsene være å gjennomføre nødvendige tiltak for å øke kapasiteten og eliminere flaskehals, slik at en fremtidig infrastrukturstandard kan realiseres.

Arbeidsgruppen presenterer i rapporten konkrete forslag til tiltak både i et kortsiktig og langsiktig perspektiv for å styrke jernbaneforbindelsene mellom hovedstedene i Norge, Sverige og Danmark. I tillegg diskuteres muligheter og utfordringer knyttet til en styrket samordning mellom de tre landene når det gjelder grenseoverskridende trafikk og infrastrukturinvesteringer i jernbanesektoren på lang sikt. Dette omfatter samarbeid og koordinering mellom de ulike aktørene i og mellom landene både når det gjelder infrastrukturplanlegging, trafikkplanlegging/rutetildeling og regelverk.



6

illustrasjon 01: Jernbaneforbindingene Oslo – Stockholm – København – Oslo, og trafikkgrunnlaget.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

På reiserelasjonene mellom Stockholm, København og Oslo har jernbanen over tid tapt markedsandeler i persontransporten. Et gjennomgående trekk ved dagens persontransport mellom de skandinaviske landene er at standarden på infrastrukturen gir veg- og lufttransporten et markedsmessig konkurransefortrinn relativt til jernbanetransporten.

Som en følge av denne utviklingen er transporttilbudet med jernbane de senere årene redusert til et minimum. Antall flyavganger (direkteforbindelser pr. retning pr. døgn) mellom de tre hovedstedene er i dag tre ganger høyere enn tilsvarende med jernbane. Mens reisetiden for fly på de tre relasjonene varierer mellom 2:30 og 2:45 (inkludert antagelse om reisetid til/fra flyplass) har den grenseoverskridende togtrafikken en reisetid som varierer mellom 5 timer og i overkant av 9 timer. Den gjennomsnittlige hastigheten på jernbanerelasjonene er gjennomgående lav, bl.a. på grunn av infrastrukturstandard og stoppmønster.

Det skandinaviske reisemarkedet inneholder et betydelig markedspotensial som toget kan ta del i. Befolkningsgrunnlaget i de tre hovedstedene utgjør 4,3 millioner. Inkluderes Gøteborg utgjør innbyggertallet 5 millioner. De tre jernbanetilknyttede hovedflyplassene Kastrup, Arlanda og Gardermoen har et samlet passasjertall på ca. 45 millioner årlig.

Formålet med denne rapporten er å skissere tiltak som kan skape forutsetninger for et togtilbud mellom de fire største skandinaviske byområdene (Stockholm, København/Malmø, Oslo og Gøteborg) med en kvalitet, frekvens og standard som gjør togtilbudet attraktivt og konkurransedyktig. Ved en tilpasning av infrastrukturen for kjøring av moderne togmateriell er det mulig å oppnå et vesentlig bedre tilbud med hensyn til standard, reisetider og frekvens. Dette krever imidlertid en nøye koordinering av tiltak på strekningene, samt mellom infrastrukturholdere og operatørene.

For trafikkelskapene er det nødvendig å få overordnede rammebetingelser som gjør grenseoverskridende persontrafikk bedriftsøkonomisk lønnsom. Hvorvidt dette kan muliggjøres må ses i sammenheng med infrastrukturen, og det er behov for et samspill mellom infrastrukturforvalterne og selskapene når det skal tilrettelegges for et fremtidig bedriftsøkonomisk lønnsomt trafikktilbud.

Det finnes flere eksempler på grenseoverskridende hurtigtogtrafikk i Europa som har vært vellykkede og gitt økt trafikkgrunnlag. Ett av disse er *Thalys*, som er et samarbeidsprosjekt mellom jernbaneselskapene i Frankrike, Tyskland, Nederland og Belgia. Thalystrafikken startet i 1996 med moderne nykonstruerte hurtigtog som er tilpasset alle de fire landenes ulike tekniske standarder for f.eks. strømforsyning og signalsystem, og som har en toppfart på 300 km/t. I dag trafikkerer Thalys strekningene Amsterdam – Brüssel – Paris og Köln – Brüssel. Linjennettet er planlagt utvidet ytterligere fram mot 2003, da et større antall byer i de fire landene kommer til å omfattes av Thalystrafikken.

I likhet med de fleste vesteuropeiske grenseoverskridende togforbindelser vil også togforbindelsene mellom de skandinaviske landene i stor grad være bygget opp ved å knytte sammen nasjonale strekninger. Utbygging sett i et nasjonalt perspektiv bør derfor komme de grenseoverskridende produkter til gode og omvendt.

På bakgrunn av innspill fra infrastrukturforvalterne og trafikkelskapene, skisserer arbeidsgruppen i rapporten en utvikling av banene hvor forbedringer i kjørevegen raskt kan muliggjøre merkbare forbedringer av trafikktilbudet. Sammen med nytt materiell bør dette bidra til en økning av gjennomsnittshastighet og frekvens, samt bedre punktlighet i togfremføringen.

7

	Norge	Sverige	Danmark
Oslo – Stockholm	Oslo – Magnor/Charlottenberg	Charlottenberg-Stockholm	
Stockholm – København		Stockholm – Malmø	Malmø – København
København – Oslo	Oslo – Komsjø	Komsjø-Gøteborg-Malmø	Malmø-København

Tabell 01: Strekninger som inngår i arbeidgruppens mandat.

1.2 Forutsetninger for konkurransedyktig togtrafikk

De viktigste faktorene som påvirker økonomien i et kollektivtrafikksystem er billettinntekter, tidsavhengige (faste) kostnader som kapital- og personal-kostnader, samt avstandsavhengige (variable) kostnader som el/dieselforbruk, vedlikehold, renhold og kjørevegsavgifter. Karakteristisk for togtrafikk er høy kapasitet, relativt høye faste kostnader og lave variable kostnader. Dette innebærer at togtrafikk kan være en bedriftsøkonomisk fornuftig løsning hvis oppgaven er å transportere store mengder passasjerer (relativt jevnt fordelt over døgnet/uken) med høye gjennomsnittshastigheter, dvs. med relativt få opphold.

Undersøkelser viser at spesielt personal- og kapital-kostnader avtar merkbart jo høyere gjennomsnittshastighet toget har. Eksempelvis avtar de totale driftskostnader pr. togkm med ca. 10 prosent hvis gjennomsnittshastigheten øker fra 90 til 110 km/t. Figuren under viser hvordan ulike kostnadsfaktorer påvirker de totale driftskostnadene for tog avhengig av hastigheten¹.

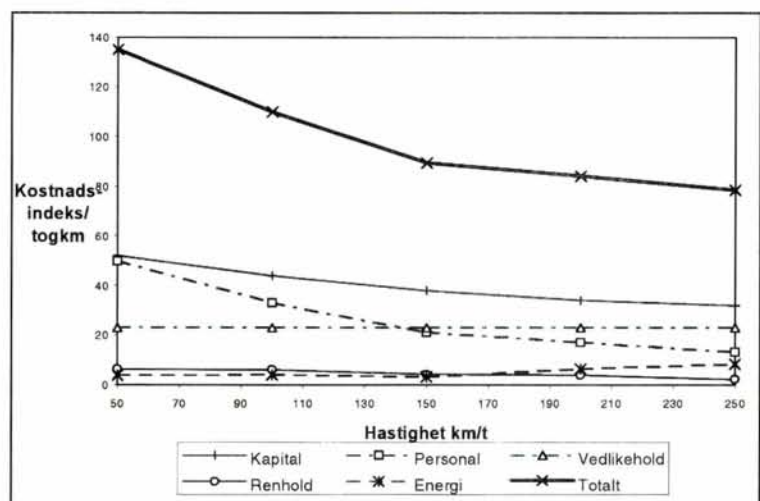
Ettersom personalkostnader, kapitalkostnader og andre faste kostnader utgjør hoveddelen av de totale kostnadene for togoperatører, er det viktig å ha en høy produktivitet i togtrafikken for å denne skal være økonomisk lønnsom. Høy gjennomsnittshastighet er viktig for å muliggjøre en høy produkt-

ivitet, korte reisetider og dermed et attraktivt reiseprodukt, noe som i sin tur øker billettinntektene. Høy gjennomsnittshastighet krever moderne tog med høy akselerasjonsevne og topphastighet, samt at infrastrukturen kan utnyttes effektivt.

Markedet vi betrakter kan deles inn i endepunktsmarkeder (f.eks. Stockholm – København) og mellom- eller delmarkeder (f.eks. Gøteborg – Malmø). De reisende kan i hovedsak deles inn i tre kategorier:

- Ferie- og fritidsreisende, med en reisetid på opp til 5 timer
- Forretningsreisende, med en reisetid på opp til 3,5 timer
- Regionale reisende, med en reisetid på opp til 2 timer

Lykkes en å få ned reisetiden med tog på strekningene Stockholm – København og København – Oslo til henholdsvis 4:30-5:00 og 5:30-6:00, har trafikken forutsetninger for å bli konkurransedyktig for ferie- og fritidsreisende mellom endepunktene, samt for forretnings-, ferie-, fritids- og regionale reisende på mellommarkedene. Dette innebærer at det kan være hensiktsmessig å kjøre både direktetog mellom endepunktene, som bare har opphold i større byområder, og tog med regional karakter som gjør et større antall opphold. Dersom en skal lykkes med å få forretningsreisende også på endepunktstrafik-



illustrasjon 02: Kostnadsfaktorer for togtransport.

ken betinger dette at forholdene legges til rette for at reisetiden i stor grad kan nyttes som effektiv arbeidstid.

I tillegg til kortere reisetider anses følgende faktorer som viktige forutsetninger for at togtrafikken skal kunne bli attraktiv:

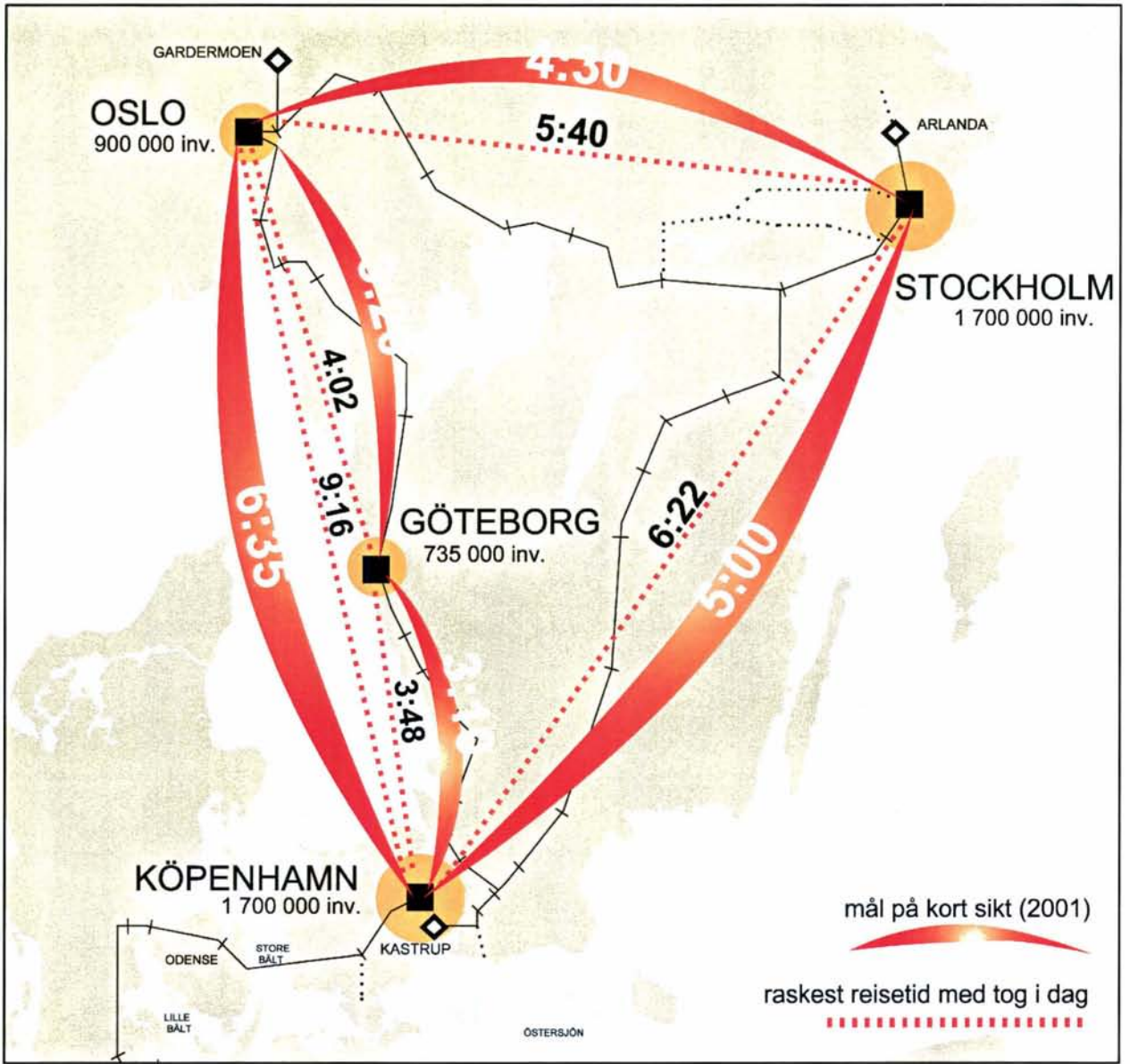
- Tilstrekkelig turtetthet; spesielt i rushtid
- Attraktive billettpriser; hvor ferie- og fritidsreisende er en spesielt prisfølsom gruppe
- God service; hvor særlig forretningsreisende krever høyt servicenivå
- Imagen; «enklere enn flyet, raskere enn bilen.»

1.3 Kjennetegn ved dagens situasjon

Sammenholdt med de sentrale forutsetningene for å kunne oppnå en konkurransedyktig grenseoverskridende trafikk, kan dagens situasjon på jernbanestrekningene som forbinder hovedstedene i Norge, Sverige og Danmark i hovedtrekk karakteriseres som følger:

- Infrastrukturen er ikke oppgradert til en tilfredsstillende standard på flere av (del)strekningene. Dette gjelder først og fremst på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen i Norge og Västskustbanan i Sverige.
- Den interregionale grenseoverskridende togtrafikken har, med unntak av strekningen Stockholm – Malmø (- København), for lav gjennomsnittshastighet (generelt lavere enn 100 km/t) til å kunne være konkurransedyktig i forhold til transport med bil, buss og fly. Den lave gjennomsnittshastigheten skyldes i hovedsak et stort antall opphold mellom endepunktene, togbytte og at trafikken ikke drives med moderne hurtigtogmateriell.
- Trafikkselskapene vurderer den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i den nåværende grenseoverskridende passasjertrafikken til ikke å være god nok til å opprettholde trafikktilbudet på lengre sikt.
- Togtrafikktilbudet, særlig på strekningen Oslo-Malmø/København, fremstår som lite helhetlig med tanke på endepunktene.
- Med unntak av et mindre antall dieselmotorvogner, finnes det ikke moderne hurtigtogmateriell som klarer de forskjellige tekniske systemene i Norge, Sverige og Danmark.
- Det er en manglende samordning mellom landene når det gjelder den grenseover-

skridende togtrafikken, spesielt med hensyn til trafikkplanlegging og langsiktige planer for investeringer i rullende materiell og i jernbanens infrastruktur.



illustrasjon 03: Selskapenes mål for reisetid på kort sikt (2001).

2 Dagens trafikk tilbud og trafikk-selskapenes målsettinger

2.1 Oslo – Stockholm

Persontransporten med jernbane på strekningen Oslo – Stockholm har hatt en negativ markeds-messig utvikling over tid, noe som skyldes flere forhold. Av de viktigste kan nevnes økt konkurranse fra bil som følge av bedret vegstandard, delvis reduksjon av togtilbudet (både nedleggelse av nattogtilbudet og lavere frekvens på dagtid) og til-takende konkurranse fra fly og buss.

Togtilbudet Oslo - Stockholm har suksessivt blitt redusert til et nivå som SJ og NSB anser som bedriftsøkonomisk akseptabelt med dagens forutset-ninger. Det er i dag to daglige forbindelser på strek-ningen. På strekningen Arvika/Karlstad – Stockholm finnes et betydelig nasjonalt fjerntrafikktilbud, mens det mellom Karlstad og Kongsvinger finnes et re-gionalt tilbud med forbindelser videre i hver retning mot Oslo og Stockholm.

Jernbanestrekningen Oslo - Stockholm er ca. 575 km lang og delt mellom Sverige og Norge med ca. 75 prosent på svensk og ca. 25 prosent på norsk side. Reisetiden på strekningen varierer i dag mellom 5:40 og 6:15. På delstrekningen Oslo - Charlottenberg varierer reisetiden mellom 1:48 og 2:00, mens korteste reisetid på delstrekningen Charlottenberg - Stockholm med lokomotivdrevet tog er 4:11. Med bytte mellom hurtigtog og regional-tog i Arvika er det mulig å reise denne strekningen på 3:42.

På begge sider av grensen er jernbanetilbudet en del av et nasjonalt tilbud. I Sverige inngår de inter-nasjonale togene Oslo - Stockholm i det nasjonale tilbudet mellom Stockholm og Karlstad/Arvika, mens togene i Norge inngår på tilsvarende måte i tilbudet mellom Oslo og Kongsvinger. Gjennom-snittshastigheten for X2000 Karlstad - Stockholm med 6 stopp underveis er i dag 123 km/t. Gjen-nomsnittshastighet for raskeste tog Oslo – Kongsv-inger, med 3 stopp underveis, er 78 km/t.

Våren 1998 presenterte NSB og SJ, i konseptstudiet *Oslo – Stockholm 2000+*, en visjon for utviklingen av trafikken mellom Stockholm og Oslo. Det ble her tatt til orde for å tilpasse hele strekningen for hurtigtog/krengetog og knytte de ulike systemene sammen over grensen. Målet for reisetiden mel-lom Oslo og Stockholm ble i studien satt til 4:30 med 6-8 opphold underveis. Et sentralt poeng i sel-

skapenes forslag er at det finnes mellommarkeder som flyet ikke dekker og hvor tog kan være ras-kere og mer bekvemt enn bil, forutsatt at det tilbys god komfort og service, samt en høy frekvens.

Selskapenes målsetting for 2001 på strekningen er fem avganger pr. dag i hver retning og en normal reisetid på 4:50, samt 4:30 for tog med to-tre stopp underveis. For å nå dette ruteopplegget for Oslo – Stockholm forutsettes det at det bevilges nødven-dige midler til investeringer i infrastrukturen utover det som er satt av innenfor vedlikeholdsprogrammet i Norsk jernbaneplan for perioden 1998-2001. En kjøretid Oslo – Stockholm på 4:30 forutsetter at kjøretiden på strekningen Lillestrøm – Charlottenberg reduseres fra 1:29 til 1:02.

2.2 Stockholm – København

Jernbanestrekningen mellom Stockholm og Køben-havn er ca. 650 km lang (via Malmø – Kontinental-banen – Øresundsforbindelsen), hvorav streknin-gen Stockholm – Malmø utgjør 614 km og strek-ningen Malmø – København 36 km. Strekningen er delt mellom Sverige og Danmark med ca. 97 pro-sent på svensk og ca. 3 prosent på dansk side.

Mellom Stockholm og København H er dagens kor-teste reisetid med tog, via togferje Helsingborg-Helsingør, 6:22. Kombinasjonen tog til Malmø og hurtigbåt til København Havnegade innebærer en reisetid på i beste fall noe over 5 timer. Den nor-male reisetiden mellom Stockholm og Malmø er 4:20. Det finnes en hurtigtogforbindelse med én daglig avgang mellom Stockholm og Malmø som trafikkerer strekningen på 3:59 med to stopp på mellomstasjoner. De øvrige lokomotivdrevne to-gene bruker, til tross for økning av tillatt hastighet, mer enn 6 timer, ved at antall stopp økes og visse stasjonsopphold forlenges. Antall daglige avganger med hurtigtog ble utvidet fra og med juni 1999.

Av strekningene som inngår i arbeidsgruppens man-dat er Stockholm - København den hvor dagens infrastrukturstandard og trafikktilbud er best og hvor planleggingen forut for Øresundsbroen har kommet lengst. Infrastrukturen mellom Stockholm og Malmø er allerede i dag hurtigtogtilpasset og SJ driver en bedriftsøkonomisk lønnsom trafikk med hurtigtog/krengetog på strekningen.

SJ har besluttet å bygge om et antall X2000 togsett for trafikk til Danmark over Øresundsbroen, dvs. at togene vil få tostrømssystem og doble signal-system. Dette vil gi grunnlag for en reisetid mel-lom Stockholm og København i år 2000 på ca. 5 timer med tog som har opphold på de fleste større stasjonene, og 4:30 med direktetog. De fleste hurtigtogene som trafikkerer Stockholm – Malmø

vil bli forlenget til København, som til å begynne med vil ha 8 avganger pr. dag. Med åpningen av Citytunnelen i Malmø i år 2005 vil reisetiden reduseres med ytterligere 5 minutter.

Toget bør dermed kunne bli et konkurransedyktig alternativ til fly og bil for ferie- og fritidsreisende på hele strekningen Stockholm – København. For forretningsreisende kan toget bli et konkurransedyktig alternativ spesielt på mellommarkedene, eksempelvis Østergötland – København og Småland – København.

2.3 København - Oslo

Jernbanestrekningen København – Oslo via Øresundsforbindelsen er ca. 708 km lang, fordelt med henholdsvis ca. 24 prosent på norsk, ca. 73 prosent på svensk og ca. 3 prosent på dansk side.

Det har på samme måte som på strekningen Oslo – Stockholm vært en nedgang i jernbanens markedsandel på strekningen Oslo – København, hvor de sentrale drivkreftene bak nedgangen i stor grad også er de samme. Konkurransforholdet svekkes ytterligere på denne strekningen ved at jernbanens kjøreveg er lengre enn bilvegen. På strekningen Oslo - Gøteborg - Malmø utgjør denne forskjellen 70 km i favør av bilvegen².

12 På hele strekningen Oslo - Gøteborg - Malmø/København har jernbanen hatt problemer med å drive en konkurransedyktig og lønnsom trafikk. Dette skyldes bl.a. at vegnettet suksessivt har blitt bygd ut og således har en relativt høyere standard enn jernbanenettet, noe som innebærer at også buss-transporten er konkurransedyktig med jernbane-transporten.

Dagens raskeste forbindelse mellom København og Oslo er med nattoget, med en reisetid på 8:48. Dagforbindelsene tar lenger tid på grunn av tidkrevende togbytte i Helsingør, Helsingborg og Gøteborg. Den raskeste forbindelsen på dagtid har en reisetid på 9:16.

På de enkelte delstrekningene er den korteste reisetiden mellom Malmø og Gøteborg via Helsingborg 3:06 med hurtigtog. Kjøretiden Gøteborg – Kornsjø/riksgransen (hvor togene ikke lenger stopper) er 1:55, mens den korteste reisetiden mellom Gøteborg og Oslo er 4:02. Kjøretiden mellom Oslo og Halden er 1:54.

Nattoget mellom Oslo og København drives i kommersiell regi av NSB med SJ/DSB som operatører på sine respektive delstrekninger. SJ og NSB samarbeider om driften på strekningen Oslo – Gøteborg med tre daglige avganger. I Gøteborg er

det forbindelse til Väst kustbanan, hvor SJ i dag kjører ni avganger daglig mellom Gøteborg og Malmø, hvorav fire med X2000. Videre forbindelse til København er via Helsingborg – Helsingør eller med båt fra Malmø.

IC-toget Oslo – Halden har hatt en kraftig økning i frekvensen opp mot et nivå som kapasiteten på infrastrukturen tillater. Strekningen har hatt en jevn vekst over de siste 10 år, til tross for at kjøretiden har vært omtrent den samme de siste 20 årene. Dagens produksjon skjer i samarbeid med Oslo/Gøteborg-produktet.

Trafikken med IC- og lokaltog på Østfoldbanen er i stor grad rettet mot Oslo og har spisse rushtidstopper. Markedet for utenlandsreiser over Kornsjø er pr i dag forholdsvis lite, men antas å ha et relativt stort utviklingspotensial dersom kvaliteten på tilbudet kan heves.

Den nye storbykonsentrasjonen Malmø/København blir en av de største byområdene i Nord-Europa. Et fremtidsrettet togtilbud på aksene Oslo - Gøteborg - Malmø - Kastrup - København bør således også ha i seg et betydelig utviklingspotensial. Utviklingsmulighetene for jernbanen på denne strekningen må imidlertid ses i sammenheng med foreliggende investeringsplaner på vegsiden, hvor en videre utbygging av E6 til motorvegstandard vil trekke i retning av ytterligere å styrke bil- og busstrafikkens konkurranseevne.

Trafikkselskapene SJ og NSB har i samarbeid utført et prosjekt om den fremtidige togtrafikken på strekningen Oslo – København. Selskapene ser for seg et tilbud som må utvikles over tid, og det vektlegges at tilbudet kan forbedres vesentlig ved innsetting av krengetog. Dette forutsetter en målrettet tilpasning av infrastrukturen med innsats av relativt beskjedne midler. En ytterligere forbedring av frekvens og reisetider ut over det som er forutsatt i første fase, vil imidlertid kreve mer kostnads-krevende tiltak. Ved oppstarten bør reisetiden mellom Oslo – Gøteborg kunne være mellom 3:20 og 3:30 og mellom Gøteborg – København ca. 3:15, med henholdsvis fire og sju avganger daglig.

I løpet av en 10-årsperiode antas det at reisetiden kan reduseres ytterligere og antall avganger øke noe.

2.4 Sammenfatning - mål og visjoner for togtilbud og reisetider

I utviklingen av et samordnet grenseoverskridende reisekonsept må trafikkselskapene forholde seg til ulike konkurranseforhold for jernbane i de to landene. Mens jernbanetrafikken i Sverige er mer i

² Hvorav hhv. 34 km mellom Gøteborg og Oslo og 36 km mellom Gøteborg og Malmø.

direkte konkurranse med fly (endepunkter), er konkurransen i Norge særlig rettet mot vegtrafikk på underveisrelasjoner.

Selskapenes målsettinger for reisetider på kort sikt (2001) bygger på samkjørte vurderinger med infrastrukturforvalterne med hensyn til krengetog-tilpasning, gjennomføring av pågående og planlagte sporutbygginger og vedlikeholdsarbeider m.v. og en koordinert prosess for fremtidige ruteplaner.

I trafikkelskapenes vurderinger av fremtidige reisetider legges det til grunn at det på lang sikt kan gjennomføres full utbygging av kjørevegen på strekningen Gøteborg – Øresund. Dette inkluderer ferdigstilling av Citytunnelen i Malmø, Hallandsåsen, samt en del flaskehalsar på den øvrige delen av strekningen. Strekningen Oslo – Gøteborg bør etter trafikkelskapenes syn utvikles med sikte på å oppnå en kjøretid (med krengetog) på i underkant av 3 timer.

Som et siste steg mot full utbygging av kjørevegen legger selskapene til grunn at det bør være gjort en kartlegging av flaskehalsar og igangsatt et målrettet arbeid for å forbedre disse. Dette gjelder både flere dobbeltsporparceller, kurveutrettinger, samt andre tiltak som gir effekt, som bedre kapasitet inn og ut av de store byene, eksempelvis ved bygging av nytt dobbeltspor Oslo S – Ski.

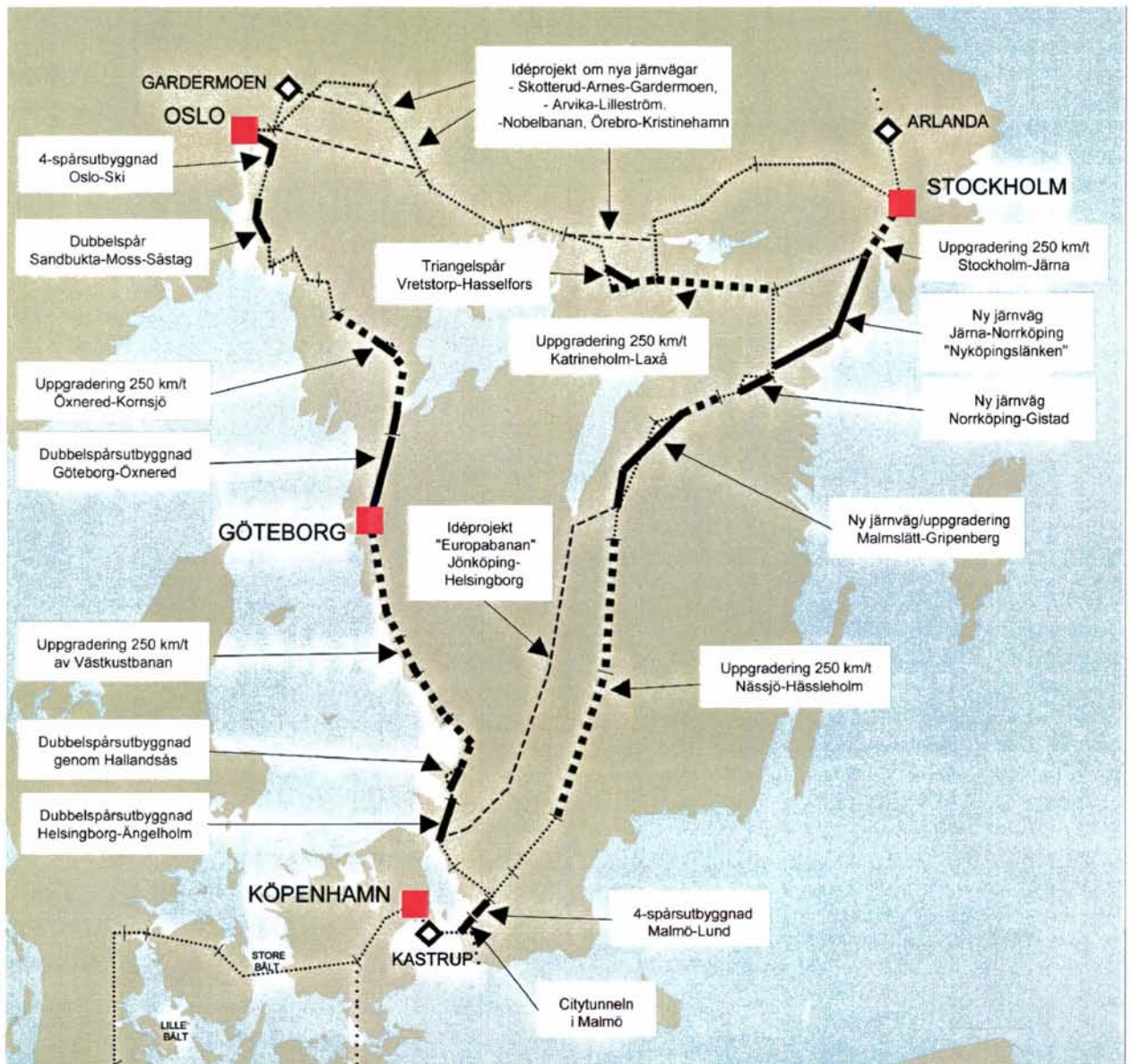
For strekningen som helhet anses standarden på infrastrukturen på strekningen Haug (sør for Moss) – Brålanda (nord for Trollhättan) å være det vesentligste hinderet for å kunne innføre et konkurransekräftig tilbud Oslo – Gøteborg.

Trafikkelskapenes vurdering er at målsettingene for reisetidene mellom Oslo – Stockholm og Oslo – København er minimumskrav for å oppnå lønnsomhet, ved at reisetidene gir:

- tilstrekkelig konkurransekräft i forhold til fly, buss og bil,
- effektive driftsopplegg (med bl.a. mulighet til å utnytte materiellet effektivt),
- effektivt totalopplegg på banene, dvs. også for mellomdistanse, kortdistanse og godstrafikk.

Tabell 02: Trafikkelskapenes målsettinger og visjoner for reisetider på forbindelsen Stockholm - Oslo - Gøteborg – København. Direkte forbindelser (stoppende tog i parentes).

	Korteste reisetid i dag	Mål kort sikt	Mål lang sikt	VISJON
Oslo – Stockholm	5:40	4:30/4:35 (4:50)	4:00 (4:20)	3:00 (3:30)
Oslo – Gøteborg	4:02	3:20	2:45	2:00 (2:20)
Gøteborg – København	3:48	3:15	2:50	2:40
Kjennetegn	Lav frekvens Krevende togbytter	Reisetid tilsvarende dør-til-dør med bil Kortere reisetid enn buss	Reisetid kortere enn bil dør-til-dør Reisetid 1-1,5 timer kortere enn buss	Frekvens 7-8 avganger døgn/retning; grunnlag for direkteavganger Oslo-Gøteborg- Malmø/ København Reisetid halvparten av buss. Full utbygging, oppgradering til 250 km/t, nybyggingsstrekninger (innkortingsprosjekter)



illustrasjon 04: Oversikt over tiltak på kort og lang sikt, samt prosjekter på idé-stadiet på strekningene Oslo – Stockholm – København – Oslo

3 Infrastruktur – planer og forslag til tiltak

3.1 Oslo – Stockholm

Svensk side

I perioden 1987-92 ble strekningen Stockholm-Gøteborg tilpasset for hurtigtogstrafikk. Dette innebar at også en betydelig del av strekningen Stockholm – Oslo ble tilpasset for en standard med tillatt hastighet på 200 km/t. Det har tilsvarende vært en forbedring av kapasiteten. Utbygging fra to til fire spor mellom Älvsjö og Flemingsberg ble ferdigstilt i 1987. Grödingebanan, ett nytt dobbeltspor med hastighetsstandard 250 km/t, ble tatt i bruk i januar 1995.

I Banverkets stornätsplan for perioden 1998-2007 er det utbyggingsplaner for strekningen Stockholm – Laxå – Charlottenberg for ca. 3,4 mrd. SEK. Det største prosjektet er utbygging fra to til tre spor mellom Stockholm C og Stockholm S med byggestart i 2002, til en kostnad av 2,3 mrd. SEK. Forut for dette er det planlagt en utbygging fra to til fire spor mellom Stockholm S og Älvsjö til en kostnad av ca. 1,1 mrd. SEK, mens det på strekningen Älvsjö – Flemingsberg planlegges utbedringer av signal-system og spor med mulig oppstart i 2000/2001, til en kostnad av 100 mill. SEK. I hele tiårsperioden skjer det kontinuerlige sikringsforbedringer av planoverganger og signalsystem for 200 mill. SEK.

Pr. i dag trafikkerer ikke hurtigtogene på strekningen nærmest den norske grensen.

Norsk side

Kjørevegen for dagens gjennomgående tog på strekningen Oslo-Stockholm er Hovedbanen fra Oslo S til Lillestrøm og Kongsvingerbanen fra Lillestrøm til Riksgrensen. Strekingen Lillestrøm - Årnes er av de enkeltporede banestrekninger i Norge som har høyest togtrafikk (64 tog pr. døgn). Strekingen Lillestrøm - riksgrensen ved Magnor er 115 km lang. Høyeste hastighet er i dag 120 km/t.

Innenfor planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007 er det for perioden 1998-2001 avsatt 168 mill. NOK (1997-priser) til vedlikeholdstiltak på Kongsvingerbanen, mens det ikke er lagt inn midler til å gjennomføre større investeringstiltak i løpet av fireårsperioden 1998-2001. Mellom Oslo og Lillestrøm har infrastrukturen høy fremføringshastighet med til sammen fire spor, hvor Gardermobanens dobbeltspor er bygget for 200

materiellet som i dag brukes i den gjennomgående trafikken på strekningen Oslo-Stockholm, kjøres togene inntil videre på Hovedbanen. Innsetting av togmateriell som kan trafikkere Gardermobanen/Romeriksporten, vil i seg selv kunne redusere kjøretiden med ca. 10 minutter, og bør etter arbeidsgruppens syn være et høyt prioritert reisetidsreducerende tiltak på kort sikt.

Kongsvingerbanen har varierende standard. Kurver, planoverganger og kjøreledningens standard begrenser i dag reisehastigheten på store deler av banen. Enkelsporet drift, med til dels lange avstander mellom krysningspunktene, kombinert med høy togtetthet, spesielt mellom Lillestrøm og Årnes, setter også grenser for kapasiteten. Kongsvingerbanens linjeføring og tekniske karakteristika gjør at en eventuell ny trasering av banen vil være et langsiktig tiltak.

På kort sikt er innsetting av krengetog som kan holde høyere hastighet på eksisterende banetrasé et tiltak som vil gi merkbar reisetidsreduksjon. For å trafikkere Kongsvingerbanen med krengetog vil det være nødvendig å iverksette tiltak for å tilpasse infrastrukturen til denne typen togmateriell. Jernbaneverket er i gang med å planlegge slike tiltak. Tiltakstypene er:

- Justere spor
- Fornye banelegemer og broer
- Erstatte veioverganger over jernbanespor med planskilt løsning
- Fornye kjøreledning
- Flytte signaler

Formålet med tiltakene er å bidra til at reisetiden Oslo – Stockholm kan reduseres fra dagens ca. 6:00 (korteste reisetid med konvensjonelle tog) til ca. 4:30 (korteste reisetid med stopp bare på de største knutepunktene) i løpet av 2001.

Krengetogtilpasningene som må til på Kongsvingerbanen for å nå målsettingen om 4:30 er etter foreløpige beregninger anslått til ca. 240 mill. NOK (1999-priser), fordelt med 200 mill. NOK på investeringer og 40 mill. NOK på vedlikehold. NSB BA vil kunne forskuttere 70 mill. NOK av tiltakene til krengetogtilpasninger, betinget av at målsatte kjøretider oppnås. Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2000 har Stortinget gitt sin tilslutning til dette.

I tillegg til krengetogtilpasningene bør det på lengre sikt investeres i tiltak som kan øke Kongsvingerbanens fremføringshastighet (flere avganger, større fleksibilitet og robusthet i ruteoppleggene) og gi grunnlag for ytterligere reduksjon av reisetiden. Trafikkselskapenes ambisjoner om å gradvis øke antall avganger betinger at det bl.a. må etableres flere krysningsmuligheter på den tettest trafikkerte

delen av banen, dvs. strekningen Lillestrøm – Årnes. Slike tiltak vil ha nyttevirkninger både for langdistansetrafikken Oslo – Stockholm og for Kongsvingerbanens regional- og lokaltrafikk. Jernbaneverket har utredet et langsiktig behov for 170 mill. NOK til investeringer. Innenfor en slik ramme vil det være mulig å oppnå noe lavere reisetid på relasjonen Oslo – Stockholm enn de mål-satte ca. 4:30 for 2001. Foreløpige anslag tilsier en reisetidsreduksjon på ca. 5 minutter.

Dersom kjøretiden skal komme lavere enn dette kreves større investeringer. Foreløpige anslag fra Jernbaneverket indikerer at det ved en ytterligere investering på ca. 170 mill. NOK er mulig å oppnå en teoretisk kjøretid på ca. 4:10-4:15. Uansett investeringsnivå forutsettes nødvendige bevilgninger til verdibevarende vedlikehold og drift.

Arbeidsgruppen anbefaler at det på lang sikt prioriteres minimum 170 mill. NOK til investeringer ut-over de spesifikke krengetogtilpasninger som er foreslått som kortsiktige tiltak. Av dette beløpet er 70 mill. NOK forutsatt å dekke tilbakebetaling til NSB BA i 2002/2003 av forskutteringen til krengetogtilpasninger i 2000/2001.

3.2 Stockholm – København

Svensk side

Delen nærmest Stockholm består av V. Stambanan fram til Järna, respektive Katrineholm. S. Stambanans dobbelsporede del fra Katrineholm til Malmö er 482 km og enkeltsporgrenen Järna - Nyköping - Åby er 109 km. I tillegg kommer strekningen Malmö C- Fosieby, den såkalte Kontinentalbanan, den faste Øresundsforbindelsen og prosjektet Citytunnelen under Malmö.

Strekningen Hässleholm-Åstorp-Helsingborg, som i dag betjener togtrafikken til Danmark, inngår ikke i det Nordiske Triangel.

Tilpasning til hurtigtog på strekningen Katrineholm-Malmö startet rundt 1990 og var stort sett ferdigstilt i 1997. Det mest omfattende arbeidet har vært eliminering av nesten samtlige 400 planoverganger. Videre har stasjoner og signalsystem blitt tilpasset slik at en svært stor del av strekningen pr. i dag er oppgradert til hastigheter på inntil 200 km/h. Utbyggingen av tilknytningen mellom Malmö C og Øresundsbroen pågår, med sikte på trafikkstart i juli 2000. Dobbeltsporet på Kontinentalbanan har nylig blitt ferdigstilt som en del av dette arbeidet.

I Banverkets stornätsplan for perioden 1998-2007 er det for den nærmeste tiårsperioden utbyggingsplaner for ca. 2 mrd. SEK regnet fra Malmö C og nordover. Planlagt stasjonsombygging i Åby,

Norrköping, Linköping, Alvesta og Eslöv er beregnet til å koste ca. 760 mill. SEK. Til komplementerende tiltak for å forbedre sikkerheten på planoverganger og signalsystem er det avsatt ca. 100 mill. SEK. Den største satsingen, på ca. 1 mrd. SEK, består av kapasitetsforbedrende tiltak på strekningen Malmö – Lund – Eslöv. Disse tiltakene vil også få effekt for trafikken på Västskustbanan.

I Stornätsplanen er det i tillegg avsatt 1,9 mrd. SEK som Banverkets andel av prosjektet City-tunnelen i Malmö, som bygges ut gjennom et konsortium hvor Banverket, regionen og SVEDAB deltar. Tunnelen er planlagt ferdigstilt i 2005.

Innenfor den økonomiske rammen i Stornätsplanen har det ikke vært mulig å innpasse tidligere foreslåtte hastighetsøkende tiltak fra 200 til 250 km/t. Det samme gjelder høghastighetsbanene Nyköpingslenken, Norrköping-Gistad og Mantorp-Gripenberg.

Når tiltakene i Stornätsplanen er gjennomført, er reisetiden mellom Stockholm – Malmö med hurtigtog beregnet til å kunne reduseres med 5 minutter. Inkluderes bruk av Øresundsforbindelsen og City-tunnelen, beregnes reisetiden Stockholm – København til ca. 4:30 med ni stopp underveis.

Dansk side

Den danske delen av banen mellom København og Malmö tas i bruk i to etapper. Første etappe fra København til Kastrup ble innviet i september 1998. Den andre etappen, som omfatter resten av forbindelsen (inkludert Øresundsforbindelsen) forventes innviet 1. juli 2000.

Strekningen bygges ut som en dobbeltsporet elektrisk jernbane, som er beregnet til hastigheter på 200 km/t for passasjertog og 120 km/t for godstog. De svenske og danske kjørestrømsystemer har ulik spenning, og trafikken vil derfor foregå med tostrøms tog.

Hele jernbaneanlegget er dimensjonert for en kapasitet til to IC3 tog, to hurtigtog, samt seks regionaltog pr. time i hver retning, hvorav to til fire ventes videreført til Sverige, mens resten vender ved Kastrup lufthavn. Videre regnes det med kapasitet til to godstog i timen i hver retning, samt et begrenset antall internasjonale tog i løpet av et døgn.

Ved åpningen av Øresundsforbindelsen forventes den samlede jernbanetrafikken i begge retninger å utgjøre ca. 140 tog pr. døgn. Det forutsettes en integrasjon av det regionale togsystemet Helsingør-København-Malmö-Helsingborg/Kristiansstad med 20 minutters frekvens på strekningen København-Malmö.

3.3 København – Oslo

Svensk side

Delen København – Malmø er felles med forbindelsen København – Stockholm. Det samme gjelder den 16 km lange strekningen av Södra Stambanan mellom Malmø og Lund. Västkustbanan mellom Lund og Gøteborg via Helsingborg utgjør en strekning på 290 km. Inkludert strekningen Eldsberga-Hässelholm er strekningen 370 km, hvorav ca. 40 prosent i dag består av dobbeltspor.

Det er foretatt omfattende investeringer på Västkustbanen i løpet av 1990-tallet. De betydelige arbeidene som har pågått på kjørevegen har forårsaket lengre reisetider og omfattende problemer med punktligheten, og investeringene har således foreløpig ikke resultert i en sammenhengende moderne jernbane.

Mellom Kävlinge og Lund pågår dobbeltsporutbygging og en planskilt krysning mellom Södra Stambanan og Västkustbanan. Med denne investeringen elimineres problemet med kryssende tog mellom sørgående tog på Västkustbanan og nordgående tog på Södra stambanan. Mellom Kävlinge og Landskrona pågår utbyggingen til dobbeltspor i hovedsak langs dagens spor, mens fortsettelsen til Helsingborg skjer i en helt ny trasé.

I Banverkets stornätsplan for perioden 1998-2007 er det lagt opp til fortsatt dobbeltsporutbygging. I henhold til planen vil de eneste enkeltsporstrekningene som gjenstår etter år 2007 være Ängelholm – Helsingborg og Halmstad – Hässelholm. Etappene Kungsbacka-Vallgatan, Lekarekulle-Frillesås og Frillesås-Löfta skal etter planen starte i 1999 og være ferdigstilt i perioden 2000-2001. Når disse etappene er klare, vil dobbeltsporet mellom Gøteborg og Varberg være ferdig utbygd.

I Halland gjenstår totalt 33 km dobbeltspor som ikke er påbegynt. (Tunnelarbeidene i Hallandsåsen er avbrutt inntil videre.)

Mellom Gøteborg og Kornsjø er nytt dobbeltspor på strekningen Trollhättan-Öxnered og broer ved Trollhättan utredningsmessig klare for byggestart. For dobbeltsporutbygging mellom Gøteborg og Trollhättan angir Stornätsplanen 1,4 mrd. SEK, som innebærer at omtrent halve strekningen bør kunne ferdigstilles i planperioden. En fullstendig dobbeltsporutbygging på strekningen er beregnet til å koste ca. 2,9 mrd. SEK. Det er mulig at arbeidet sør for Trollhättan kan starte opp tidligere enn det som er angitt i planen, dvs. før 2002.

I Stornätsplanen er det beregnet en reisetid om ti år på 2:17 mellom Malmø og Gøteborg med tog av X2-typen, og 1:34 mellom Gøteborg og Kornsjø.

Direktetog København-Gøteborg beregnes å få en reisetid på 3 timer når Øresundsforbindelsen er etablert og Citytunnelen under Malmø er gjennomført. Hoveddelen av den pågående utbyggingen mellom Gøteborg og Malmø tilrettelegges for en hastighet på 250 km/t. Ifølge beregninger vil hurtigtog med denne hastigheten gi en reisetid på strekningen på ca. 2 timer.

Norsk side

På norsk side består forbindelsen Oslo – København av Østfoldbanen, dvs. strekningene Oslo S – Ski og Ski – Kornsjø. Utenlandstogene trafikkerer strekningen Oslo – Ski – Sarpsborg – Halden – Kornsjø. Jernbanetrafikken rundt Oslo er karakterisert av høy togtetthet i forhold til resten av jernbanenettet, med blanding av forskjellige typer trafikk med ulik stoppmønster og hastighet. Fremføringshastigheten for intercity- og fjerntog blir lav på grunn av svært høy kapasitetsutnyttelse over store deler av driftsdøgnet.

Østfoldbanen er blant Norges mest trafikkerte enkeltsporede jernbanestrekninger. Det har vært en kraftig økning i frekvensen opp mot det nivået som kapasiteten på infrastrukturen tillater. For å øke kapasiteten er det behov for å bygge nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, i tillegg til eksisterende dobbeltspor. Utbyggingen av Oslo S - Ski planlegges utført etter 2001, hvor kostnadene for bygging av dobbeltspor er anslått til å være i størrelsesorden ca. 7 mrd. NOK.

Banens standard med hensyn til fremføringshastighet og kapasitet varierer fra fullgode strekningsavsnitt med dobbeltspor og trasering for 160-200 km/t (Ski-Sandbukta (nord for Moss)), til enkeltsporet bane (Sandbukta-Halden-Riksgrensen/Kornsjø) med til dels ugunstig trasering og lang avstand mellom krysningspunktene. Bygging av dobbeltsporparsell mellom Såstad (syd for Moss) og Haug (i Råde) pågår, med ferdigstilling i 2000. Strekningsavsnittet Oslo S-Ski har dobbeltspor, men ugunstig trasé og svært høy trafikk tetthet med person- og godstog i ulike stopp- og driftsmønstre.

For å nå den langsiktige målsettingen for Østfoldbanen i Norsk jernbaneplan 1998-2007, er gjenstående bevilgningsbehov til større investeringsprosjekter etter 2001 anslått å være i størrelsesorden 9 mrd. NOK (1997-priser), eksklusiv nytt dobbeltspor Oslo - Ski. Til sammenlikning er det nåværende investeringsnivået til hele det norske jernbanenettet årlig i størrelsesorden 1-1,5 mrd. NOK.

Det er i Norsk jernbaneplan 1998-2007 lagt opp til at det vurderes en mer nøktern utvikling av banen, med bygging av lange møtespor (kryssingsbelter) slik at tog kan krysse i fart, som en mer kostnads-

effektiv løsning på mellomlang sikt. I fire-årsperioden 1998-2001 er det i henhold til Norsk jernbaneplan planlagt brukt mellom 300 og 400 mill. NOK til investeringer på Østfoldbanen, bl.a. til fullføring av parsellen Såstad - Haug (sør for Moss), samt noen mindre profilutvidelser og videreutbygging av fiberkabelnettet. I tillegg er det innenfor planrammen 1998-2001 satt av 388 mill. NOK til vedlikehold (1997-priser).

En fullt modernisert Østfoldbane med trasering for høyere hastighet og kapasitet for fremføring av flere tog vil være et langsiktig tiltak. På kort sikt vil innføring av krengetog med tilhørende tilpasning av kjørevegen være det tiltaket som først kan utløse reisetidsreduksjon. Dette tiltaket vil, i tillegg til reisetidsgevinster for utenlandstogene, innebære kortere reisetider og mer effektiv togdrift også for mellomdistansetrafikken på strekningen Oslo - Halden.

Trafikkselskapene har satt som mål for utenlands- trafikken over Kornsjø å innføre nytt rutetilbud med krengetog som ved oppstart skal kunne trafikker Oslo-Göteborg på ca. 3:20 fra sommeren/høsten 2001. Jernbaneverket er i gang med å identifisere og kostnadsberegne de tiltakene på kjørevegen som nødvendigjgjøres av trafikk med krengetog på Kongsvingerbanen. Tiltakstypene er:

- Justere spor
- Fornye banelegeme og broer
- Erstatte vegoverganger over spor med plan- skilte løsninger
- Fornye kjøreledning
- Flytte signaler

Jernbaneverket er i gang med å planlegge infrastrukturens tilpasning til krengetog, men det foreligger foreløpig ikke kvalitetssikrede kostnads- overslag for tiltak som er nødvendige for å oppnå ambisjonsnivået om en kjøretid Oslo - Halden på ca. 1:30 og Oslo - Göteborg på ca. 3:20. Ut fra foreløpige anslag vil arbeidsgruppen anbefale at det på kort sikt gjennomføres infrastrukturelt tiltak for minst 250 mill. NOK, fordelt med 80 mill. NOK på investeringer og 170 mill. NOK på vedlikehold. Det dreier seg her om tiltak med nyttevirksomheter utover lanseringstidspunktet for krengetog og med nytte- virkninger for all togtrafikk på Østfoldbanen, dvs. lokal-, regional-, mellomdistanse- og godstrafikk i tillegg til langdistansetrafikken.

Det må understrekkes at de kortsiktige tiltakene, knyttet opp mot en lansering av nytt produktkonsept i 2001, har en svært kritisk gjennomføringstid. Dette har sammenheng med opprettholdelse av normal togtrafikk under anleggsdriften.

Togtrafikken syd for Moss utgjør pr. i dag ca. 60 tog i døgnet. Med et skille mellom langdistansetog

og interregionale tog vil dette antallet kunne øke til 70 - 75 tog pr. døgn. Med trafikkstrukturen på Østfoldbanen innebærer dette at kapasitetsgrensen for enkeltsporet jernbane overskrides, noe som dermed vil kunne føre til forlenget framføringstid. Det må også tas høyde for en utvikling og vekst i godstogtrafikken utover dagens nivå.

Utover tidsperspektivet for krengetogtilpasningene er mulighetene for kapasitetsøkning og reisetids- forkortelse på Østfoldbanen knyttet til utbygging av krysningsmuligheter/ dobbeltsporparseller på strek- ningen Moss - Halden og utbygging til fire spor Oslo - Ski. Et konsept med fire spor Oslo - Ski er be- regnet til å gi inntil 10 minutter kjøretidsreduksjon for gjennomgående tog på denne strekningen. På lang sikt vil fullføring av dobbeltsporutbygging Sandbukta - Moss - Såstad gi ytterligere ca. 3 mi- nutter reisetidsreduksjon. Videre vil prosjektet øke kapasiteten på strekningen Moss - Råde (- Fred- rikstad) og frigjøre ytterligere potensiale på den nybygde dobbeltsporparsellen Ski - Sandbukta og Såstad - Haug. De to prosjektene vil gi betydelige synergieffekter for kapasitet, punktlighet og fleksibi- lighet i fremtidig ruteopplegg.

Med eventuelle lavere bevilgningsrammer bør det som et alternativt langsiktig tiltak satses på punkt- forbedringer i eksisterende infrastruktur på strek- ningen Moss - Halden - Kornsjø i form av flere kryssingsspor og sanering av tekniske anlegg som i de nærmeste årene fremover vil medføre hastighetsreduksjoner på grunn av tilstand/leveal- der. Arbeidsgruppen tilrår således at det som et al- ternativt langsiktig tiltak bør vurderes å legge inn investeringsmidler på 170 mill. NOK til å forbedre driftsforholdene på eksisterende bane i form av kryssingsspor, strømforsyningsanlegg, stasjons- og knutepunktutvikling.

Utviklingsmulighetene for jernbanen på strekningen Oslo - Göteborg må ses i sammenheng med fore- liggende investeringsplaner på vegsiden, hvor en videre utbygging av E6 til motorvegstandard vil trekke i retning av ytterligere å styrke busstrafikk- ens konkurranseevne.

3.4 Sammenfatning - forslag til infrastrukturtiltak på kort og lang sikt

Infrastrukturtiltak som ferdigstilles t.o.m. år 2001

Muliggjør hurtigtogetrafikk med krengetog Stockholm – Oslo – København.

Investeringskostnad: 280 MNOK + 40 MSEK

Reisetid Stockholm - Oslo ca 4:30, Oslo - Gøteborg ca 3:20, Oslo - København ca 6:45.

Reisetidsgevinst: 70 min Stockholm - Oslo (-20 %) og 42 min Oslo - Gøteborg (-17 %)

1. Krengetogtilpasning av Kongsvingerbanen, Lillestrøm – Charlottenberg. Sporopprustning, nye møtestasjoner, kontaktledningsoppustning, ny kraftforsyningsanlegg, signal ombygging, kryssingssportiltak.
Investeringskostnad 200 MNOK.
Økte vedlikeholdskostnader 40 MNOK.
2. Krengetogtilpasning av Østfoldbanen, Moss – Kornsjø og dobbeltsporutbygging på strekningen Såstad – Haug. Kontaktledningsoppustning, signalombygging, plankryssingstiltak. (fjerning av plan overganger)
Investeringskostnad 80 MNOK, eksklusive Såstad – Haug.
Økte vedlikeholdskostnader 170 MNOK.
3. Krengetogtilpasning av Nordlänken, Gøteborg – Kornsjø. Kontaktledningsoppustning, signal ombygging, plankryssingstiltak.
Kostnad 40 MSEK.

Diskuterte infrastrukturtiltak Oslo - København i perioden 2002 - 2011

Muliggjør reisetid Oslo - Gøteborg ca 2:40 og Oslo - København ca 5:20.

1. Firesporsutbygging Oslo – Ski.
Kostnad 7400 MNOK.
Reisetidsgevinst 10 min.
2. Dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad. Gir sammenhengende dobbeltspor Oslo-haug.
Kostnad 1000 MNOK.
Reisetidsgevinst 3 min.
3. Oppgradering til 250 km/t Öxnered-Kornsjö, inkl. ny jernbane Dals-Rostock-Dalskog.
Kostnad 1000 MSEK.
Reisetidsgevinst 15 min.
4. Dobbeltspor Trollhättan – Öxnered.
Kostnad 800 MSEK.
Reisetidsgevinst ca 2 min.
5. Dobbeltsporsutbygging Göteborg – Trollhättan.
Kostnad 2900 MSEK.
Reisetidsgevinst 12 min.
6. Dobbeltspor gjennom Varberg.
Kostnad 770 MSEK.
Reisetidsgevinst 2 min.
7. Dobbeltsporutbygging gjennom Hallandsås.
Kostnad 4500 MSEK.
Reisetidsgevinst 10 min.
8. Dobbeltsporutbygging Ängelholm-Helsingborg, inklusive tunnel Maria-Helsingborg C. Gir sammenhengende dobbeltspor Göteborg-Malmö.
Kostnad 1800 MSEK.
Reisetidsgevinst 8 min.
9. Oppgradering til 250 km/t på strekningene Göteborg-Halmstad og Helsingborg-Lund.
Kostnad 60 MSEK.
Reisetidsgevinst 10 min.
10. Firesporsutbygging Malmö-Lund (-Eslöv).
Kostnad 1050 MSEK.
Reisetidsgevinst 4 min.
11. Citytunnel i Malmö.
Kostnad 7000 MSEK.
Reisetidsgevinst 5 min.



illustrasjon 05: Oversikt over hurtigtrafikk høsten 2001

Diskuterte infrastrukturtiltak Stockholm - København i perioden 2002 - 2011

Muliggjør reisetid Stockholm - København på ca 3:40.

1. Oppgradering til 250 km/t på strekningene Stockholm –Järna og Nässjö-Hässleholm.
Kostnad 750 MSEK.
Reisetidsgevinst 10 min.
2. Firesporsutbygging Malmö-Lund(-Eslöv).
Kostnad 1050 MSEK.
Reisetidsgevinst 4 min.
3. Citytunnel i Malmö.
Kostnad 7000 MSEK.
Reisetidsgevinst 5 min.
4. Ny jernbane Järna-Nyköping-Norrköping.
Kostnad 5000 MSEK.
Reisetidsgevinst 13 min.
5. Ny jernbane Norrköping-Gistad.
Kostnad 2000 MSEK.
Reisetidsgevinst 7 min.
6. Ny/oppgradert jernbane Malmslätt-Gripenberg.
Kostnad 2100 MSEK.
Reisetidsgevinst 10 min.

Diskuterte infrastrukturtiltak Stockholm - Oslo i perioden 2002 - 2011

Muliggjør reisetid Stockholm – Oslo på ca. 4:15

1. Oppgradering til 250 km/t på strekningene Stockholm-Järna og Katrineholm-Laxå.
Kostnad 400 MSEK.
Reisetidsgevinst 5 min.
2. Triangelspor Vretstorp-Hasselfors.
Kostnad 250 MSEK.
Reisetidsgevinst 5 min.
3. Eliminering av hastighetsnedsettende punkter på Kongsvingerbanen. Etablering av flere krysningspunkter Lillestrøm –Årnes.
Kostnad: 170 MNOK.
Reisetidsgevinst ca. 5 min.

Prosjekter på idé–stadiet (visjoner)

- Ny jernbane Skotterud – Årnes – Gardermoen, alternativt Arvika – Lillestrøm.
Kostnad ca. 4000 MSEK.
Linjeforkortning ca. 50 km.
- Ny jernbane Örebro-Karlskoga-Kristinehamn; «Nobelbanan».
Kostnad 2000 MSEK.
Reisetidsgevinst 30 min. mellom Ørebro og Karlstad.
- Ny høyhastighetsjernbane (350 km/t) Gripenberg – Jönköping – Helsingborg; «Europabanan».
Kostnad 15-20 000 MSEK.
Reisetidsgevinst 10 min. Stockholm – Malmö utover reisetids gevinster som følge av tiltakene over.

Tabell 03: Reisetider.

Strekning	Beregnet 2001	Beregnet 2011	Mål lang sikt (selskapene)	Visjon (selskapene)
Stockholm – København	4:30	4:10	-	-
Stockholm – Oslo	4:30	4:20	4:00	3:00
Oslo – København	6:35	5:40	5:35	4:40

4 Mulighetene for å styrke jernbane-forbindelsene mellom hovedstedene

4.1 Tiltak i infrastruktur og trafikk-selskapenes ønsker – samsvar eller avvik?

I de foregående kapitlene er det tatt utgangspunkt i trafikk-selskapenes målsettinger og visjoner for persontransporten med jernbane mellom Oslo, Stockholm og København. Dernest er arbeidsgruppens forslag til infrastrukturtiltak på kort og langt sikt for å styrke disse jernbaneforbindelsene gjennomgått. Det gjenstår følgelig å se nærmere på sammenhengen mellom trafikk-selskapenes mål og visjoner for reisetidene på strekningene og de reisetidene som kan oppnås med skiserte forslag til tiltak i infrastrukturen.

Tabellen nedenfor viser reisetider beregnet på bakgrunn av infrastrukturtiltakene på henholdsvis kort (2001) og lang sikt (ca. 2011), samt trafikk-selskapenes langsiktige mål og visjoner for reisetidene.

På kort sikt er reisetidene beregnet på bakgrunn av arbeidsgruppens forslag til tiltak på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen og Norlänken. I beregningen av reisetider for 2011 er det tatt utgangspunkt i at nåværende infrastrukturplaner og forslag til kortsiktige tiltak gjennomføres. Som tidligere vist, diskuteres det en rekke tiltak i infrastrukturen på strekningene på lang sikt, og i tabellen er det beregnet reisetider ut i fra at deler av disse tiltakene gjennomføres.

På lang sikt er det således antatt at det på norsk side gjennomføres tiltak på Kongsvingerbanen for økt fremføringshastighet (foreløpige investeringskostnader anslått til 170 mill. NOK). På svensk side er det antatt gjennomføring av oppgradering av eksisterende infrastruktur til 250 km/t på strekningene Stockholm – Järna, Nässjö – Hässleholm, Göteborg – Halmstad, Helsingborg – Lund og Katrineholm – Laxå (samlede investeringskostnader anslått til 1210 mill. SEK). Tallene for 2011 gir et anslag på reisetidene for direkte-tog på strekningene når nevnte tiltak på norsk og svensk side legges til grunn.

På alle strekningene er det samsvar mellom tiltakene som arbeidsgruppen foreslår på kort sikt, det vil si i løpet av 2001, og reisetidene som trafikk-selskapene har lagt til grunn. Det er i den forbindelse verdt å merke seg at innsetting av nytt togmateriell på Kongsvingerbanen som kan godkjennes for trafikkering på Gardermobanen i seg selv bidrar til en reduksjon i

utter. Som det fremgår av tabellen kan trafikk-selskapenes målsettinger på lang sikt på strekningene Stockholm – Oslo og Oslo – København langt på vei oppnås hvis inneværende infrastrukturplaner og arbeidsgruppens forslag til tiltak på kort sikt suppleres med en oppgradering av nevnte jernbanestrekninger til 250 km/t i Sverige, i tillegg til gjennomføring av tiltak for økt fremføringshastighet på Kongsvingerbanen.

Trafikk-selskapene har ikke fremsatt langsiktige mål og visjoner for reisetider på strekningen København – Stockholm. På denne strekningen er infrastrukturen pr. idag tilpasset for hurtigtog. SJ driver i dag en bedriftsøkonomisk lønnsom persontransport på strekningen Stockholm – Malmø, og de fleste hurtigtogene som trafikkerer denne strekningen vil bli forlenget til København når Øresundsbroen åpner for trafikk.

Samlet sett er det dermed både på kort og lang sikt et godt samsvar mellom trafikk-selskapenes målsettinger og anslaget på reisetider beregnet ut i fra det arbeidsgruppen anser å være relativt begrensede infrastrukturtiltak.

Når det derimot gjelder trafikk-selskapenes visjoner for reisetidene vil disse ikke kunne realiseres i overskuelig fremtid. Det må her understrekes at infrastrukturforvalterne ikke har utredet hvorvidt det er mulig å oppnå slike reisetider og hva disse i så fall skulle kreve av tiltak i kjørevegen. Det er aldri beregnet konsekvenser av så korte reisetider, generelt kan det imidlertid sies at det for å oppnå slike reisetider ville kreves svært omfattende infrastrukturinvesteringer både i Norge og Sverige. I den sammenheng må det påpekes at reduserte reisetider i tråd med selskapenes visjoner også ville kreve togmateriell som både har bedre akselerasjonsevne og høyere topphastighet enn noe av det materiellet som i dag trafikkerer jernbanene i Norge, Sverige og Danmark. Sammenhengen mellom infrastruktur og materiell understrekes ved at det gjennom 90-tallet i Sverige er investert i jernbanestrekninger som tillater høyere hastigheter enn 200 km/t uten at dette er i tilstrekkelig grad er fulgt opp av investeringer i nytt togmateriell som kan utnytte muligheten for økt hastighet. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av investeringer i infrastrukturen betinges ofte av den reduserte reisetiden som kan oppnås ved å tilrettelegge for økte hastigheter. Når tiltakene ikke følges opp på materiellet kan dette reise spørsmål ved den «overstandard» som det dermed er investert i.

Problemstillingen viser nødvendigheten av tette forbindelseslinjer mellom samferdselsmyndighetenes planer for infrastrukturinvesteringer og planer for investeringer i togmateriell fra togoperatørens side. Arbeidsgruppen har vurdert forhold knyttet til organisering og samarbeid i utviklingen av grenseoverskridende togtilbud, dette er omtalt nærmere i

4.2 Alternative finansieringsordninger

I tillegg til å vurdere og foreslå tiltak i infrastrukturen for å skape forutsetninger for et jernbanetilbud mellom de skandinaviske hovedstedene, har arbeidsgruppen hatt mandat til å vurdere mulige alternative finansieringsmuligheter for konkrete tiltaksforslag i tillegg til ordinære bevilgninger over statsbudsjettene i de enkelte landene.

Arbeidsgruppen har tolket mandatet slik at behovet for konkrete forslag til alternativ finansiering er betinget av om det foreslås tiltak som går (langt) utover sannsynlige fremdige budsjetttrammer. I forslagene til tiltak har imidlertid gruppen lagt vekt på å holde seg innenfor realistiske økonomiske rammer, med fokus på å oppnå vesentlige forbedringer ut i fra forholdsvis begrensede investeringer i infrastrukturen. Gruppen har dermed ikke funnet det nødvendig å gå særskilt langt i arbeidet med å vurdere alternative finansieringsordninger.

Når det generelt gjelder bruken av alternative finansieringsordninger utgjør dette etter Banverkets oppfatning et interessant komplement til Banverkets tradisjonelle finansiering. De alternative finansieringsformene er imidlertid i sin natur kompliserte og krever derfor en kompetanseoppbygging i Banverket. Banverket kommer til å analysere videre effektene av alternativ finansiering. I samarbeid med Jernbaneverket har Samferdselsdepartementet i forbindelse med statsbudsjettet for 2000 utarbeidet retningslinjer for forskutteringsordninger innenfor jernbaneområdet. I henhold til disse retningslinjene skal slike ordninger kun gjelde prioriterte prosjekter i gjeldende langtidsplaner som er behandlet og godkjent av Stortinget. Bruk av forskutteringsordninger legger bindinger på fremtidige statsbudsjetter, og departementet mener dette innebærer at de må legges begrensninger på beløpene i en forskutteringsordning. Det er også laget retningslinjer for såkalte anleggsbidrag.

Når det konkret gjelder arbeidet med å styrke jernbaneforbindelsene mellom de skandinaviske hovedstedene har NSB BA, etter forhandlinger med Jernbaneverket, tilbudt å forskuttere 70 mill. NOK i 2000 mot tilbakebetaling fra staten krone mot krone (dvs. uten renter) i to like store avdrag i perioden 2002-03, slik at arbeidet med de investeringstiltak på Kongsvingerbanen som ikke er prioritert innenfor fireårsplanrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2001, kan igangsettes tidligere enn hva det ellers ville ha vært rom for.

Stortinget har ved behandlingen av statsbudsjettet for 2000 gitt tilslutning til at NSB BA får anledning til å forskuttere de nevnte 70 mill. NOK i 2000 til de høyest prioriterte investeringstiltakene på strekningen og at resten (130 mill. NOK) finansieres innen-

for investeringsbudsjettet for 2001. Når det gjelder vedlikehold er ca. 170 mill. NOK i utgangspunktet satt av i Norsk jernbaneplan for den første fireårsperioden 1998-2001. Jernbaneverkets beregninger viser at det er behov for ytterligere 40 mill. kr, altså totalt ca. 210 mill. NOK i vedlikeholdstiltak. Dette må finansieres innenfor Jernbaneverkets ordinære vedlikeholdsramme.

Det har i lengre tid vært arbeidet med en såkalt «Østfoldpakke» som blant annet inneholder forslag til alternativ delfinansiering av infrastruktur i fylket, herunder jernbane. Regjeringen la høsten 1999 fram et forslag om å ta i bruk bompengeskatt for å finansiere deler av kostnadene til utbygging av E6 og E18 i Østfold. For jernbanedelen i Østfoldpakken gjenstår det å avklare omfanget av prosjekter, kostnader og størrelsen på lokale og statlige bidrag til finansieringen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prosjektet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-11.

24

illustrasjoner 06 - 07 (nedenfor):

TGV, Frankrike / ICE, Tyskland



5 Utviklingen i Europa

5.1 Grenseoverskridende hurtigtogforbindelser i Europa

På 60-tallet begynte hurtig-/krengetogutviklingen på alvor å ta fart gjennom introduksjonen av «Shinkansen» i Japan. Europa fulgte etter på 70-tallet med nye høyhastighetsbaner, bl.a. i Italia (Rom – Florenz), Frankrike (Paris – Lyon), Tyskland (Hamburg – München) og Spania (Madrid – Sevilla). Disse nye nasjonale høyhastighetsbanene med topphastigheter på 250-300 km/t har hatt stor suksess med konkurransedyktige reisetider på avstander opp til 1000 km.

I Norden og andre deler av Europa med lav befolkningstetthet har hurtigtog med krengetogteknikk blitt satt i trafikk med stor framgang på oppgraderte eksisterende jernbanestrekninger. Også i de større europeiske landene benyttes i økende grad tog med krengetogteknikk med hastigheter opp til 250 km/t som ett supplement til de nybygde høyhastighetsbanene. Det finnes i dag hurtigtog med krengetogteknikk bl.a. i Sverige (X2000), Norge (Signatur), Finland (S220), Spania (Talgo), Tyskland (VT, ICE-T), Italia (Pendolino), Sveits (Cisalpino, Talgo, ICN) og Frankrike (Talgo, TGV-P).

illustrasjoner 10 -12 (nedenfor):

X2000, Sverige / S 220, Finland / Signatur, Norge

illustrasjoner 08 - 09 (nedenfor):

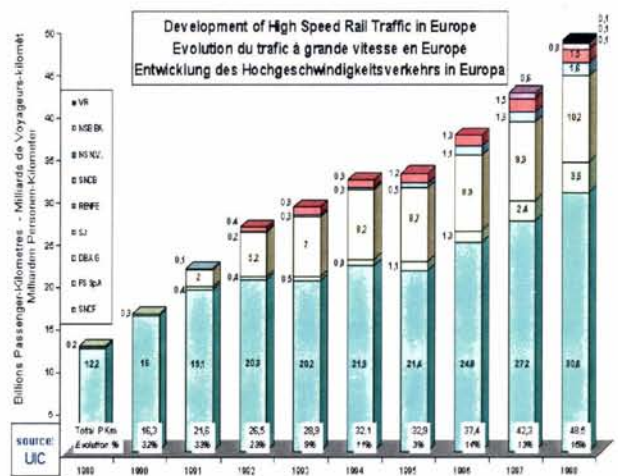
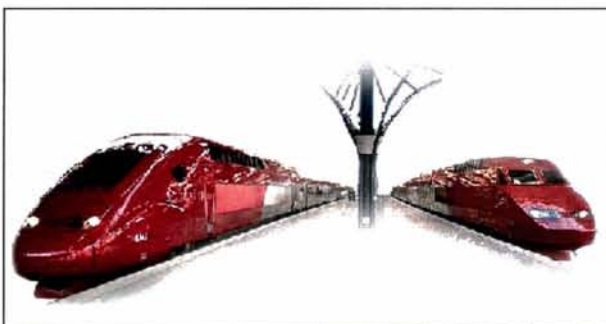
AVE, Spania / TAV, Italia



Høyhastighetsnettene bygges kontinuerlig ut og dekker nå en stor del av Europa. Gradvis har også ulike former for internasjonale hurtigtogforbindelser blitt bygd ut, hvorav det mest kjente eksemplet er «Eurostar» -togene. «Eurostar» trafikkerer tunnelen under den Engelske kanalen og togtilbudet forbinder hovedstedene i England, Frankrike og Belgia. Et annet eksempel er Cisalpino, som er et samarbeid mellom Italia, Sveits og Tyskland og som bl.a. trafikkerer strekningen Milano – Zürich – Stuttgart.

Ett av de lengste forbindelser er «Thalys», som er et samarbeidsprosjekt mellom de fire jernbaneforetakene i Nederland, Belgia, Tyskland og Frankrike. «Thalys»-trafikken startet i 1996 med moderne, nykonstruerte hurtigtog som klarer alle de fire landenes ulike tekniske standarder for f.eks. elektrisifisering og signalsystem, og som har en toppfart på 300 km/t. I dag trafikkerer «Thalys» bl.a. på strekningene Amsterdam – Brussel – Paris og Köln – Brussel.

26 illustrasjoner 13 - 15: «Eurostar», Cisalpino og Thalys.



illustrasjon 16: Figuren (ovenfor) beskriver utviklingen av hurtigtogtrafikken i personkilometer i Europa i perioden 1989-1998 (Kilde: UIC).

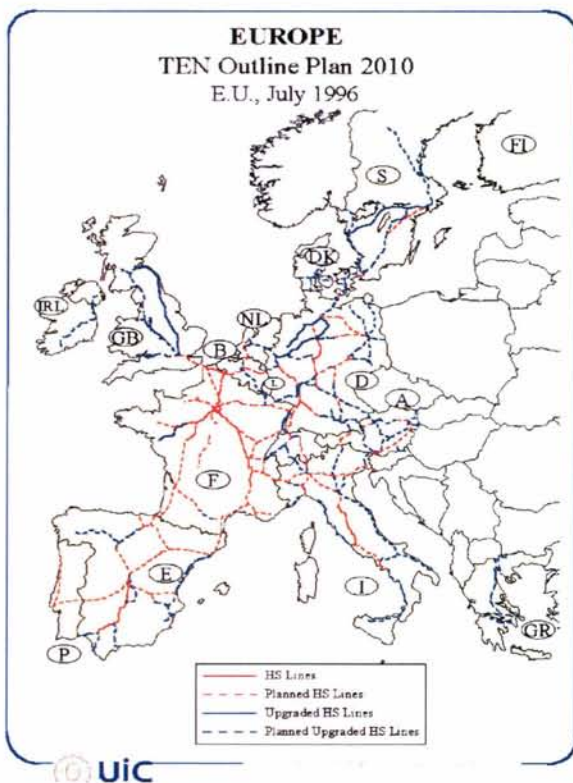
5.2 Det transeuropeiske nettverk for transport (TEN-T)

For å styrke EU-landenes konkurransevne og økonomiske vekst har EU fastlagt retningslinjer for utvikling av et transeuropeisk nettverk for transport (TEN-T). TEN-T omfatter infrastruktur (veger, jernbaner, kanaler, havner, lufthavner og intermodale terminaler) og nødvendige tjenesteytelser for infrastrukturen (bl.a. trafikkstyrings- og kontrollsystemer). Nettverket skal omfatte alle EU-stater og skal kunne kobles til nettverk i EFTA-land, sentral- og østeuropeiske land og Middelhavslandene. TEN for transport ble innlemmet i EØS-avtalen våren 1999.

I EUs infrastrukturplaner for videreutvikling av det transeuropeiske transportnettverket inngår i alt 132 prosjekter, herunder Øresundsforbindelsen med tilbringerlenker og det Nordiske triangel. Det Nordiske triangel inneholder veg og jernbane med tilbringerlenker til havnene i Oslo, Göteborg, Malmø, Trelleborg, Stockholm og Helsingfors.

Det Nordiske triangel er den viktigste av transportkorridorene i Norden og er et prioritert prosjekt i EU. Målsettingen er en korridor med høy standard for gods- og persontransporter med samtlige trafikkslag. Veiene og jernbanestrekningene som inngår i det Nordiske triangel utgjør viktige trafikkforbindelser i og mellom de nordiske landene. Dessuten utgjør de ryggraden i person- og gods-

illustrasjon 17: TEN-T (1996)



transporten mellom Norden og Vest-Europa, samt Norden og Russland. At den faste forbindelsen over Øresund og det Nordiske triangel inngår i TEN som prioriterte prosjekter, muliggjør at utredninger og investeringer knyttet til disse prosjektene kan få økonomiske bidrag fra EU.

Illustrasjonen nedenfor viser jernbanenettet som inngår i TEN (1996). I og med innlemmelsen av vedtak om TEN med retningslinjer i EØS-avtalen inngår i tillegg (på norsk side) blant annet Østfoldbanen og Kongsvingerbanen i dette nettet.

Retningslinjene for utviklingen av TEN framgår av Europaparlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996. I artikkel 5 oppstilles en rekke prioriterte mål for etableringen av TEN, og det kan konstateres at det er god overensstemmelse mellom disse målene og de tiltakene som arbeidsgruppen foreslår på banestrekningene i det Nordiske triangel.

De prioriterte målene i TEN omfatter blant annet utvikling av hovedforbindelser som muliggjør ferdigstilling av manglende strekninger, optimering av den eksisterende infrastrukturkapasitet og effektivitet, samt tiltak til forbedring av nettets sikkerhet og pålitelighet. Samtidig legges det vekt på at den private sektor trekkes inn i forbindelse med prosjektene.

Det må på denne bakgrunn kunne fastslås at arbeidsgruppens forslag til tiltak kan være relevante i TEN-sammenheng. Arbeidsgruppen vil derfor påpeke muligheten for å oppnå TEN-støtte til finansieringen av infrastrukturforbedringer m.v. i det Nordiske triangel og understreke behovet for å følge utviklingen av de fremtidige retningslinjer for TEN i forhold til de tiltakene som arbeidsgruppen foreslår.

27

5.3 EUs jernbanepolitikk

EU-kommisjonen fremhevet i sin hvitbok av 30. juli 1996 «En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU» at det er behov for en ny og mer forretningsorientert jernbanepolitikk for å imøtekomme borgernes og bedriftenes transportbehov og for å vinne markedsandeler i forhold til andre transportformer.

I hvitboken konstateres det at jernbanens markedsandel av de totale transportene har avtatt kontinuerlig siden slutten av andre verdenskrig. Fra 1970 til 1994 avtok f.eks. markedsandelen for persontransport med jernbane fra 10 til 6 prosent, mens markedsandelen for biltransporten i samme tidsperiode økte fra 75 til 80 prosent og for flytransport fra 2 til 6 prosent.

På denne bakgrunn la EU i juli 1998 fram et sett av forslag til direktiver; den såkalte «jernbanepakken». I desember 1999 ble EUs transportministere enige om forslagene i «jernbanepakken», som etter planen skal vedtas på neste Rådsmøte. Forslagene vil deretter oversendes Europaparlamentet for anngangs behandling. Forslagene i «jernbanepakken» innebærer bl.a. følgende:

1. Nye prinsipper for fordeling av ruteleier og for prising av jernbaneinfrastruktur. Avgifter for anvendelse av jernbanens infrastruktur skal baseres på de direkte marginalkostnader som jernbanetransport forårsaker, men det kan også tas hensyn til eksterne kostnader, kapasitetssvikt og lav kostnadsdekning. Lisensierte jernbaneforetak, inklusive internasjonale sammenslutninger, skal gis mulighet til å søke om ruteleier for grenseoverskridende trafikk.
2. Infrastrukturforvaltning og trafikkutøvelse skal tydelig separeres for å skape innsyn og unngå diskriminering av nye aktører på markedet. Sportildeling, beslutninger om infrastrukturavgifter og lisensiering av jernbaneforetak skal foretas av et uavhengig organ.
3. Etableringen av ett Trans-European Railway Freight Network (TERFN), inklusive større terminaler og havner. Dette jernbanenettverket vil bli beskrevet i et nytt vedlegg til direktiv 91/440/EEC. Alle jernbaneforetak i medlemsstatene kan søke om tillatelse til å trafikere på TERFN for internasjonale godstransporter.
- 28 4. Et observasjonssystem skal innrettes som skal følge utviklingen på jernbanemarkedet. Sikkerhetsaspektene skal garanteres gjennom tiltak på nasjonalt nivå.
5. Arbeid for å sikre interoperabilitet (samtrafikk-evne) for konvensjonell jernbane. Gjennom bl.a. harmonisering av tekniske standarder og felles godkjenning av materiell skal den grenseoverskridende jernbanetrafikken effektiviseres. På grunn av høye kostnader knyttet til harmonisering vil det i første omgang være nødvendig å prioritere noen utvalgte områder, så som spesifikasjoner av signalsystemer, utveksling av data, informasjonsteknologi, kvalifikasjoner av personell, spesifikasjoner for godkjenning av vedlikehold m.v.
6. Fortsatt arbeid for å utbedre problemer som berører samtrafikkenevnen på de ulike nasjonale jernbanenettene og eliminering av flaskehalser i infrastrukturen. Ved revisjonen av retningslinjene for det transeuropeiske nettverk (TEN-T), som planlegges gjennomført i 2000, skal hensyn tas til å utbedre flaskehalser i Trans-European Railway Freight Network.

5.4 Implementering av EUs jernbanepolitikk i Skandinavia

Den svenske lovgivningen på jernbaneområdet er i all hovedsak i overensstemmelse med gjeldende EU-direktiver. Godstrafikken i Sverige er helt avregulert f.o.m. 1996 og alle som oppfyller myndighetens krav, bl.a. når det gjelder trafiksikkerhet, kan få tillatelse til å drive godstransport på jernbanen i Sverige. I den svenske lovgivningen gis en viss skjerming av eksisterende togoperatører gjennom såkalte «grandfather rights», hvilket innebærer at allerede etablert godstransport ved ruteleietildeling til en kommende rutetabellperiode har fortrinn til de ruteleiene de allerede er i benyttelse av.

I persontransporten har SJ fortsatt enerett til interregional såkalt «egentrafikk», dvs. interregional togtrafikk som ikke er underlagt offentlig kjøp (upphandling), på stamjernbanenettet. Trafikhuvudmännerna i det enkelte län har enerett til regional togtransport på jernbanen innenfor länet, samt trafikeringsrett til regional togtrafikk på stamjernbanenettet. Statlig og regional kjøp av persontransporttjenester (upphandling) har i flere år blitt foretatt gjennom konkurranseutsetting. Et eksempel når det gjelder den interregionale togtrafikken er et konsortium bestående av bl.a. private BK-tog, som vil drive togtransporten på Väst kustbanen mellom Göteborg og Malmö i 2000.

I den transportpolitiske proposisjonen «Transportpolitik för en hållbar utveckling» (1997/98:56) slo regjeringen bl.a. fast at alle operatører bør garanteres tilgang til fellesfunksjoner (som stasjoner og godsterminaler) på konkurransedyktige og ikke-diskriminerende vilkår. For å øke mulighetene for at SJ skal kunne drive konkurransedyktig internasjonal togtransport når den faste forbindelsen over Øresund åpner for trafikk, godkjente Riksdagen også regjeringens forslag i proposisjonen om å utvide SJs konsernstrategi til også å omfatte visse internasjonale markeder. I proposisjonen skriver regjeringen at SJ bør, som støtte for kjernevirksomheten, kunne agere aktivt i form av allianser med andre jernbaneforetak, skape nye virksomheter og gis mulighet til å drive jernbane-transport i andre land, hovedsakelig i Sveriges nærhet.

Når det gjelder den danske og norske jernbane-lovgivning, er det generelt også her stor overensstemmelse med gjeldende EU-direktiver. På flere punkt, herunder kan nevnes krav om regnskapsmessig skille mellom operatør og infrastrukturforvalter i henhold til EU-direktiv 91/440, er både Norge og Danmark i forkant av EUs regelverk. I forhold til gjeldende jernbanelovgivning vil en eventuell vedtakelse og implementering av jernbanepakken kunne medføre visse justeringer av de dan-

ske og norske reglene, avhengig av den endelige utformingen av direktivforslagene.

I Danmark opphører, med virkning fra 1. januar 2000, DSBs faktiske enerett til å trafikere den statlige jernbaneinfrastruktur for persontransport. Enhver godkjent jernbanevirksomhet vil kunne søke om adgang til benyttelse av statens jernbaneinfrastruktur og, med utgangspunkt i den tildelte kapasitet, drive såkalt «fri passasjertrafikk» for egen regning mot betaling av gjeldende baneavgifter.

Blant annet i lys av det pågående arbeidet i EU med nye direktivforslag, vurderer Samferdselsdepartementet for tiden hensiktsmessigheten av en ytterligere åpning av tilgangen til det norske jernbanenettet. Departementet tar sikte på å presentere forslag til den videre oppfølgingen av relevante problemstillinger på dette området i Nasjonal transportplan 2002-11.

6 Samarbeids- og koordinerings behov

For å kunne utvikle en konkurransedyktig grenseoverskridende jernbanetrafikk i Skandinavia er det behov for velfungerende samarbeidsrelasjoner mellom de ulike aktørene (overordnede myndigheter, infrastrukturforvaltere, trafikkelskap) i og mellom landene. Utformingen av en politikk for den nordiske jernbanetransporten må dessuten være i tråd med rammebetingelser gitt av EUs jernbanepolitikk.

I tillegg til de konkrete investerings- og vedlikeholdstiltakene som er skissert, kan det etter arbeidsgruppens oppfatning være behov for å utvide og videreutvikle det skandinaviske samarbeidet mellom togoperatører, infrastrukturforvaltere og de tre landenes departementer. Det kan dessuten være behov for å se nærmere på en harmonisering av regelverket på generelt grunnlag for å lette samordningen av grenseoverskridende jernbanetransport mellom de tre landene.

6.1 Organisering av den grenseoverskridende jernbanetransporten

30

En viktig forutsetning for målsettingene i EUs hvitbok om «En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU», er oppdelingen mellom infrastrukturforvalter og opertørselskap, som gir muligheten for flere, uavhengige operatørers adgang til jernbaneinfrastrukturen. En slik oppdeling er gjennomført både i Norge, Sverige og Danmark.

I tråd med utviklingen i EUs jernbanepolitikk vil det være infrastrukturforvalternes oppgave å sikre at det skapes infrastrukturmessige forutsetninger for en konkurransedyktig togtrafikk på strekningene mellom de skandinaviske hovedstedene. Det er arbeidsgruppens vurdering at infrastrukturen, i den grad det er tilgjengelig kapasitet, bør stilles til rådighet for operatører som ønsker å drive trafikken på markedsmessige vilkår.

For grenseoverskridende persontransport med jernbane er det ikke formålstjenlig å på forhånd utarbeide ruteleier som deretter tilbys jernbaneforetakene. I stedet bør jernbaneforetakene ut ifra markedets krav foreslå og søke om ruteleier for grenseoverskridende persontransport hos infrastrukturforvalterne i samsvar med landenes fastsatte prosedyrer. Infrastrukturforvalterne, dvs. Banverket, Jernbaneverket og Banestyrelsen, bør i fellesskap finne former for å samordne og

forenkle søkeprosedyrene for jernbaneforetakene. Et langsiktig samarbeid mellom infrastrukturforvalterne i Norge, Sverige og Danmark, som har ansvaret for sportilgangstildeling og rutetabellutforming i respektive land, vil kunne bidra til å realisere konkurransedyktige, gjennomgående ruteleier med høye gjennomsnittshastigheter og høy kvalitet for den grenseoverskridende, interregionale persontransporten.

6.2 Videreutvikling av samarbeid innen togtrafikkplanlegging

I 1997 inngikk transportministrene i Sverige, Danmark, Tyskland, Nederland, Østerrike og Italia (siden ble også Norge og Sveits tilsluttet), en «gentlemens agreement» om etableringen av North-South Freeways som en del av Trans European Rail Freight Freeways (TERFF). Formålet med TERFF er bl.a. å tilby grenseoverskridende ruteleier av høy kvalitet for godstog, samt å harmonisere og forenkle administrative rutiner for den grenseoverskridende togtrafikken. Videre ble det gjennom TERFF etablert av såkalte One-stop-shops (OSS) i de enkelte landene. OSS innebærer bl.a. at en forespørsel fra en operatør om et ruteleie gjennom flere land raskt skal kunne behandles på ett og samme sted. Samarbeidet mellom Danmark, Sverige og Norge i TERFF kalles Scanways+.

Etter etableringen av Freight Freeways har det vist seg et naturlig behov for mer samarbeid og integrasjon mellom infrastrukturforvalterne i de nordiske landene. Ved etableringen av den faste forbindelsen over Øresund har infrastrukturforvalterne i Danmark og Sverige styrket samarbeidet både når det gjelder planlegging og drift. Ettersom trafikken på Øresundsforbindelsen forventes å få et omfang som tilsvarer de mest trafikkerte strekningene i Danmark, vil forbindelsen nødvendigvis stille store krav til kommunikasjon mellom infrastrukturforvalterne i Danmark og Sverige.

Infrastrukturforvalterne i de tre landene har, bl.a. innenfor organisasjonen Nordic Infrastructure Managers (NIM), gjennom en periode arbeidet med harmonisering, og har i den forbindelse avtalt hvordan prosessen bør fortsette. Konkret har arbeidet utkrystallisert seg ved at alle infrastrukturforvalterne er tatt opp i Forum Train Europe (FTE), samt at felles regler for å søke om kapasitet er avtalt og under gradvis implementering.

Det eksisterer dermed allerede i dag et godt samarbeid mellom de tre infrastrukturforvalterne om bl.a. Freight Freeways og tildeling av kapasitet m.v. Arbeidsgruppen tilrår at de tre infrastrukturforvalterne utvider det allerede eksisterende samarbeidet til også å gjelde den grenseoverskridende persontransporten,

både når det gjelder kapasitetstildeling og trafikkplanlegging. Formålet med et slikt samarbeid mellom infrastrukturforvalterne i Norge, Sverige og Danmark vil være å sikre gjennomgående infrastrukturkorridorer med høye gjennomsnittshastigheter og høy kvalitet for persontransporten på strekningene mellom Oslo, Stockholm og København.

For å samordne utviklingen av togtilbudet har NSB BA og SJ besluttet å danne et felles selskap som skal drive trafikk på strekningene Oslo - Gøteborg - København og Oslo - Stockholm.

Trafikken skal drives av et nystiftet selskap som eies av SJ og NSB. Målsettingen er å introdusere et tilbudskonsept med moderne krengetog i løpet av 2001.

NSB og SJ vil eie 50 prosent hver i det nye selskapet. Et hovedkontor ble opprettet i juli 1999 i Gøteborg, og det planlegges opprettet et avdelingskontor i Oslo. Styrene i NSB og SJ sluttbehandlet den foreslåtte selskapsdannelsen høsten 1999 og målet er at selskapet dannes i løpet av 2000.

6.3 Regelverk

De som i henhold til det nåværende regelverket kan søke om ruteleier for grenseoverskridende persontransport i Sverige og Norge er dels de nasjonale jernbaneforetakene (dvs. henholdsvis SJ og NSB) og dels internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak som driver grenseoverskridende transport (i henhold til EU/EØS-direktivene 91/440 og 95/19). For å kunne ivareta intensjonen med «Freeways»-samarbeidet er det i tillegg, på det såkalte «Freewaysnettet», både i Sverige og Norge åpnet for andre typer jernbaneforetak som driver internasjonal godstransport.

I Danmark opphører, med virkning fra 1. januar 2000, DSBs faktiske enerett til å trafikere den statlige jernbaneinfrastruktur for persontransport. Enhver godkjent jernbanevirksomhet vil kunne søke om adgang til benyttelse av statens jernbaneinfrastruktur og, med utgangspunkt i den tildelte kapasitet, drive såkalt «fri passasjertrafikk» for egen regning mot betaling av gjeldende baneavgifter. Ved tildelingen vil det imidlertid innenfor nærmere fastlagte rammer bli gitt fortrinn til trafikk utført som offentlig service (dvs. der det offentlig kjøper jernbanetjenester) og til internasjonale godskorridorer.

For å kunne tilgodese de internasjonale jernbaneoperatørenes ønskemål om ruteleier på en effektiv og markedstilpasset måte, anser arbeidsgruppen at de ulike landenes regelverk på sikt bør søkes harmonisert slik at togoperatører kan drive

grenseoverskridende interregional persontransport mellom Stockholm, Oslo og København med egen trafikkeringsrett fra start- til endepunkt. Arbeidsgruppen anser derfor at alle jernbaneforetak som oppfyller berørte lands krav til sikkerhets sertifikat, lisensiering m.m. bør gis mulighet til å søke om å drive denne typen persontransport.

Arbeidsgruppen foreslår at det vurderes om det vil være hensiktsmessig å iverksette en samordning mellom relevante myndigheter i Norge, Sverige og Danmark som sikrer at gjensidig godkjenning av tillatelser kan foregå så smidig som mulig. Hvert av landene har egne tilsynsorganer for jernbane som vil være aktuelle i så henseende, nærmere bestemt Statens jernbanetilsyn i Norge, Jernbanetilsynet i Danmark og Järnvägsinspektionen i Sverige.

I forbindelse med trafikkelskapenes planer for etableringen av et nytt felles selskap, må det påpekes at det ikke er tilstrekkelig i henhold til gjeldende norsk regelverk at det nye operatørselskapet lisensieres dersom det skal utføre ordinær internasjonal persontransport i Norge og Sverige. En mulighet er at det opprettes et eget selskap i Norge som lisensieres og som kan danne en internasjonal sammenslutning med et svensk lisensiert selskap, slik som f.eks. MTAB/MTAS – konseptet på Ofotbanen.

En forutsetning i NSBs og SJs planer for den internasjonale transporten er at denne integreres i den nasjonale og regionale persontransporten. Dette reiser problemstillinger knyttet til kabotasje. Det kan også reises spørsmål knyttet til trafikkeringsrett, herunder fordeling av trafikken mellom nasjonale tilbud som er gjenstand for offentlig kjøp av persontransporttjenester og/eller anbudsutsetting og kommersielle internasjonale togprodukter. Arbeidsgruppen mener det bør tas sikte på at det samlet sett oppnås så tilfredsstillende og kostnadseffektive kollektivtransportløsninger som mulig. Her konstateres imidlertid bare at det på dette området vil være behov for nærmere avklaringer, blant annet i forhold til gjeldende regelverk.

6.4 Samarbeid om infrastruktur planlegging og kontakt med trafikkutøvere

Arbeidsgruppen har gjennom sitt mandat vurdert felles mål og visjoner for togtrafikken i triangelet Oslo – Stockholm – København. Det er behov for å arbeide videre med felles mål og visjoner for togtrafikken i det nordiske triangelet og for økt samordning mellom nasjonale investeringsplaner.

Arbeidsgruppen mener det bør vurderes å etablere et permanent skandinavisk eller nordisk samord-

nings organ på prosjektnivå. Et slikt prosjekt vil f.eks. kunne omfatte en grenseoverskridende jernbanestrekning fra endepunkt til endepunkt, slik som forbindelsen Oslo – Stockholm.

Både Norge og Sverige utarbeider 10-årige transportplaner som rulleres og legges fram for Stortinget/Riksdagen hvert 4. år, og planene følger sammenfallende tidsperioder. Etter arbeidsgruppens syn bør det vurderes å utvide kontakten som allerede er etablert på ulike nivåer mellom Samferdselsdepartementet og Näringsdepartementet utover ren informasjonsutveksling. Det bør således vurderes en større grad av skandinavisk samarbeid ved utarbeidelsen av infrastrukturplaner for internasjonale korridorer. På overordnet nivå kan dette innbefatte korridorvise utredninger for samordnet transport, mens det på mer detaljert nivå kan arbeides med utvikling av knutepunkter for overgangsmuligheter mellom transportformene.

Arbeidsgruppen foreslår dessuten at det i de årlige statsbudsjetter eller i andre relevante dokumenter gis en særskilt omtale av oppfølgingen i forhold til en eventuell koordinert skandinavisk infrastrukturplanlegging.

32

På etatsnivå er det et etablert samarbeid mellom Banverket og Jernbaneverket, mens det i forbindelse med Øresundsbroen er etablert et tett samarbeid mellom Banestyrelsen og Banverket. Dette er samarbeidsrelasjoner det kan og bør bygges videre på. I tillegg bør etter arbeidsgruppens syn et samarbeid i tråd med det som er etablert mellom vegsektoren og jernbanesektoren (i Norge) i forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2002-11 videreutvikles, slik at det i økt grad legges til rette for en effektiv fordeling av transportoppgaver og ressurser mellom transportformene.

Det organisatoriske skillet mellom kjøreveg og trafikkdel har medført et behov for møtefora mellom infrastrukturforvalter og trafikkselskap for å ivareta partenes behov for forutsigbarhet, interesser og prioriteringer ut fra det som til enhver til vil være i sektorens interesse. I Danmark ble det i 1997 etablert en koordineringskomité for samordning mellom jernbanens infrastruktur- og operatørinteresser. I Norge er det fra 1. juli 1999, etter mønster bl.a. fra den danske modellen for koordinering, etablert et liknende samordningsorgan.

I Sverige er det fra 1. juli 1999 etablert en ny myndighet; Rikstrafiken, som skal være et samordningsorgan for regional og interregional kollektivtransport. Hovedstrategien for Rikstrafikens arbeid er å videreutvikle og styrke eksisterende samarbeidsrelasjoner mellom de etablerte aktørene på markedet for kollektivtransport. Også Rikstrafiken bør vurderes trukket inn i et skandinavisk samarbeid. Som nevnt kan det bl.a. være

behov for en nærmere vurdering av problemstillinger knyttet til anbudsutsetting av nasjonal persontransport og virkningene for et grenseoverskridende transporttilbud, noe som har blitt aktualisert gjennom anbudsutsettingen av persontransporten med jernbane på Västskustbanen (Gøteborg – Malmö).

7 Arbeidsgruppens anbefalinger

På bakgrunn av de utfordringer og muligheter for persontrafikken med jernbane som arbeidsgruppen har redegjort for her og i statusrapporten (mai 1999), trafikksekskapenes planer, samt den generelle utviklingen på jernbaneområdet i Europa, foreslår arbeidsgruppen at det inngås en intensjonsavtale/overenskomst mellom Sverige, Danmark og Norge om tiltak som styrker den grenseoverskridende jernbanetrafikken på strekningene mellom Oslo, Stockholm og København.

Hovedintensjonen med en slik avtale vil være å skape forutsetninger for å snu den negative trenden når det gjelder markedsandelen for den interregionale grenseoverskridende persontransporten mellom Stockholm, Oslo og København. En realistisk målsetting er etter arbeidsgruppens syn at det skal finnes daglige hurtigtogetforbindelser mellom Stockholm, Oslo og København senest ved utgangen av 2001. Gruppen har i denne rapporten vist at det som et første steg er mulig, med forholdsvis begrensede investeringer i infrastrukturen, å bringe reisetiden ned fra ca. 6 timer til 4 timer og 30 minutter på strekningen Stockholm – Oslo og fra ca. 4 timer til 3 timer og 20 minutter på strekningen Oslo – Gøteborg med hurtigtoget uten mellomopphold.

For å oppnå disse reisetidene innen 2001, kreves en hurtig-/krengetogtilpasning av Kongsvingerbanen og Østfoldbanen i Norge, samt av Norge/Vänerbanen i Sverige. Investeringskostnadene for hurtig-/krengetogtilpasning av disse banestrekningene fram til og med 2001 er beregnet til å være i størrelsesorden 200 MNOK på strekningen Lillestrøm – Magnor, 80 MNOK på strekningen Oslo – Moss – Kornsjø, samt 40 MSEK på strekningen Kornsjø – Gøteborg. Utover dette kreves vedlikeholdstiltak på norsk side som er beregnet til å utgjøre i størrelsesorden ca. 40 MNOK på Kongsvingerbanen og ca. 170 MNOK på Østfoldbanen.

Om de nåværende infrastrukturplanene og forslagene til tiltak på kort sikt gjennomføres i sin helhet, kapasiteten økes og hastighetsreducerende tiltak gjennomføres på Kongsvingerbanen (170 mill. NOK), samt strekningene på svensk side; Stockholm – Järna, Nässjö-Hässleholm, Gøteborg – Halmstad, Helsingborg – Lund og Katrineholm – Laxå oppgraderes til 250 km/t (totalt 1210 mill. SEK), beregnes reisetiden å kunne reduseres ytterligere til ca. 4:10 på strekningen Stockholm – København, ca. 4:20 på strekningen Stockholm –

Oslo og ca. 5:40 på strekningen Oslo – København. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig til å oppnå trafikksekskapenes langsiktige målsettinger og visjoner for reisetidene.

En forutsetning for å kunne skape en attraktiv grenseoverskridende hurtigtogetrafikk er et nærmere samarbeid mellom landene når det gjelder tildeling av sporkapasitet (ruteplanlegging/-utforming) og planlegging av investeringer i infrastruktur, samt at togetrafikken organiseres og drives i effektive og markedstilpassede former. Infrastrukturforvalterne bør i fellesskap finne former for å samordne og forenkle søkeprosedyrene for jernbaneforetakene.

Arbeidsgruppen foreslår at landenes regelverk på sikt bør vurderes harmonisert, slik at togoperatørene kan drive grenseoverskridende, interregional persontransport mellom Stockholm, Oslo og København med egen trafikkeringsrett fra start til endepunkt. Alle jernbaneforetak som oppfyller respektive lands krav på sikkerhets sertifikat, lisensiering m.m. bør gis anledning til å søke om å drive denne typen trafikk.

Arbeidsgruppen foreslår videre at det vurderes å iverksette en hensiktsmessig samordning mellom de statlige jernbanetilsynsmyndighetene i Norge, Sverige og Danmark, slik at gjensidig godkjenning av tillatelser kan foregå så smidig som mulig. I tillegg bør det etter gruppens syn vurderes å utarbeide langsiktige målsettinger for den grenseoverskridende togetrafikken i det Nordiske triangel på såvel departementsnivå som infrastrukturforvaltningsnivå i Norge, Sverige, og Danmark, samt å videreutvikle samordningen ved utarbeidningen av nasjonale investeringsplaner i jernbanens infrastruktur.

Arbeidsgruppen foreslår dessuten at det i de årlige statsbudsjetter eller andre relevante dokumenter gis en særskilt omtale av oppfølgingen i forhold til en eventuell koordinert skandinavisk infrastrukturplanlegging.

Mandatet

Den svenske kommunikasjonsministeren og den norske samferdselsministeren besluttet 29. juni 1998, i samråd med det danske Trafikministeriet, å nedsette en arbeidsgruppe med mandat til å vurdere og foreslå tiltak for å styrke persontrafikken på jernbane mellom Sverige, Norge og Danmark.

I arbeidet skal det holdes nær kontakt med de nasjonale trafikkselskapene i de tre landene; dvs. NSB, SJ og DSB.

Gruppens arbeid inndeles i to hovedfaser. I den første fasen skal arbeidet innrettes mot utbedringer på infrastrukturen som kan bidra til en forbedret samordning av jernbanetrafikken mellom landene på kort sikt. Gruppen skal i tillegg vurdere hensiktsmessige former for å samordne og drive den nordiske inter- nasjonale person- togtrafikken og forutsetningene for en konkurransedyktig hurtigtogstrafikk i triangelet København - Stockholm - Oslo - Gøteborg - København når Øresundsforbindelsen åpner for trafikk rundt år 2000.

I den andre fasen skal arbeidet innrettes mot å styrke samordningen og planleggingen mellom de tre nordiske landene når det gjelder grenseoverskridende trafikk- og infrastrukturinvesteringer i jernbanesektoren på lang sikt. Med utgangspunkt i de enkelte lands langtidsplaner/årsbudsjetter og planlagt fremdrift i vedtatte delprosjekter for infrastrukturen skal gruppen:

- vurdere og foreslå overfor ministrene endringer og tilpasninger i planer og fremdrift som gruppen måtte finne rasjonelle,
- i forbindelse med konkrete tiltaksforslag, vurdere mulige alternative finansieringsmuligheter i tillegg til ordinære bevilgninger over statsbudsjettene i de enkelte landene.

Arbeidet må knyttes til og ses i sammenheng med utbedringen av trafikkorridorer som gjøres på europeisk nivå gjennom utviklingen av de trans-europeiske nettverk (TEN) på transportområdet, herunder "det nordiske triangel" (transportforbindelsene Oslo, Stockholm, København).

Gruppen skal ved årskiftet 1998/99 avgi en første beskrivende delrapport/ situasjonsrapport. Delrapport om tiltak på kort sikt presenteres våren/sommeren 1999. Sluttrapport, som også inneholder forslag om langsiktige tiltak, legges frem for de tre ministrene innen utgangen av 1999.

Vedlegg B

Transport i det nordiske triangel

Tabellene nedenfor viser markedsandelene for ulike transportslag, trafikktilbudet, antall reiser med fly, tog og båt, reisetider våren 1999 med ulike trafikkslag, samt beregnede reisetider og reisehastigheter for tog i 2000.

1. Markedsandeler fordelt på trafikkslag

Tallene er beregnet på bakgrunn av reisevaneundersøkelser i Sverige av reiser lengre enn 100 km.

	Fly	Tog	Buss	Øvrig
Norge-Sverige	13 %	7 %	11 %	69 %
Sverige-Danmark	11 %	6 %	9 %	74 %
Norge-Danmark	60 %	0 %	0 %	40 %

2. Trafikktilbud 1999

Antall avganger pr døgn og retning.

	Fly a)	Tog	Buss
Stockholm-København	16	8+8 a)	4 b)
Oslo-Stockholm	26	2	4
København-Gøteborg	10	7	3
Gøteborg-Oslo	9	3 c)	6
Oslo-København	18	2	2

36

a) Via Malmø med flybåt resp. Helsingborg-Helsingør

b) Via Malmø

c) Hvorav et tog via Kiel

3. Reiser i 1997 med fly, tog og båt

Antall grenseoverskridende personreiser pr år i begge retninger.

	Fly	Tog	Båt
Stockholm-København	1 121 000	-	5 103 000 a)
Oslo-Stockholm	883 000	157 000	-
København-Gøteborg	403 000	-	65 000
Gøteborg-Oslo	137 000	152 000	891 000
Oslo-København	-	70 000 b)	-
København-Hamburg	-	20 000 c)	5 975 000 c)

a) Ferjelinjene Københ.-Malmø, Københ.-Landskrona og Dragør-Limhamn samt eksklusive Helsingborg-Helsingør (13 309 000 pass.)

b) Kun nattog

c) Med ferje Rødby-Puttgarden

4. Reisetider med ulike transportmidler i dag
Timer, minutter.

	Fly a)	Tog	Buss
Stockholm-København	2.45	5.03-9.05	9.40-10.55
Oslo-Stockholm	2.30	5.59-6.16	7.30-8.00
København-Gøteborg	2.20	3.48-5.16	4.10-5.00
Gøteborg-Oslo	2.35	4.11-5.41	3.45-4.30
Oslo-Köpenhamn	2.30	9.02-9.16	8.15-9.30

a) Inklusive tilknytningsreiser 2 * 45 min = 1 tim 30 min.

5 Beregnede reisetider og reisehastigheter med tog i 2000
Reisetid, gjennomsnittshastighet.

Stockholm-København 648 km, 11 opphold, m Öresundsbro	5 tim 8 min, 126 km/t
Oslo-Stockholm 573 km, togbytte, 11 opphold	5 tim 59 min, 96 km/t
København-Gøteborg 359 km, 9 opphold	3 tim 43 min, 97 km/t
Gøteborg-Oslo 349 km, 8 opphold	3 tim 41 min, 95 km/t
København-Fredericia-Hamburg 560 km, togbytte, 16 opphold	5 tim 30 min, 102 km/t
København-Femern B.-Hamburg 360 km, togferje, 4 opphold	4 tim 20 min, 83 km/t

Vedlegg C

Arbeidsgruppen

Lars Krogset, Samferdselsdepartementet, (leder)
Jane Bækken, Samferdselsdepartementet, (sekretær)
Peter Fäldt, Näringsdepartementet, (t.o.m. 30. juni 1999)
Niklas Lundin, Näringsdepartementet, (f.o.m. 1. juli 1999)
Tomas Ahlberg, Näringsdepartementet, (konsulent f.o.m. 1. februar 1999)
Jeppe Gaard, Trafikministeriet
Monika Selahn, Banverket, (t.o.m. 30. juni 1999)
Peeter Puusep, Banverket, (f.o.m. 1. juli 1999)
Per-Magnus Bengtsson, Banverket Västra Region
Erik Hajum, Jernbaneverket
Jens Melsom, Jernbaneverket Region Øst
Hans Kristian Rauan, Jernbaneverket Region Øst
Thomas Rosenørn-Dohn, Banestyrelsen

Referansegruppen

38

Øyvind Rørslett, NSB BA
Jarl Samuelsson, SJ
Kaarina Kranz, SJ (t.o.m. juni 1999)
Bjarne Lindberg, DSB

Rapporten foreslår tiltak for å styrke persontransporten med jernbane mellom Oslo, Stockholm og København. Rapporten er et resultat av et samarbeid mellom:

Samferdselsdepartementet (Norge)

Näringsdepartementet (Sverige)

Trafikministeriet (Danmark)

Jernbaneverket (Norge)

Banverket (Sverige)

Banestyrelsen (Danmark)

NSB BA (Norge)

SJ (Sverige)

DSB (Danmark)

Arbeidet har vært ledet av Samferdselsdepartementet som også har hatt sekretariatsansvaret.

Internettadresse: <http://www.dep.no/sd/>

Ferdigstilling og layout er utført av Asplan Viak AS.

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000166689