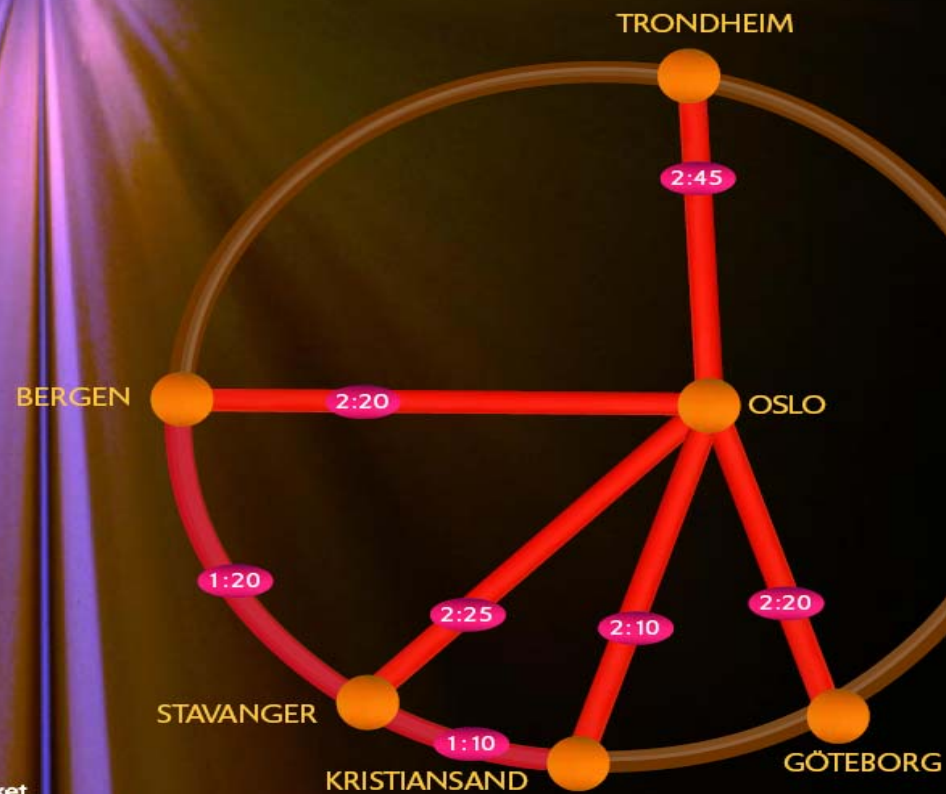


HØYHASTIGHETSTOG I NORGE





OSLO – BERGEN

Total lengde: via Hallingdal: 395 km
via Numedal: 405 km

Lengde på nybygd strekning:

- via Hallingdal: 338 km
- via Numedal: 364 km

Infrastrukturkonsept:

Enkeltsporet linje med 2 kryssingsspor a 12 km

Dimensjonerende hastighet:

for utbygging av infrastrukturen:
200 km/t - 250 km/t

Maksimal driftshastighet: 200 km/- 250 km/t

Stoppmønster via Hallingdal:

Oslo - Hønefoss - Geilo - Voss - Bergen

Stoppmønster via Numedal:

Oslo - Drammen - Kongsberg - Geilo - Voss - Bergen

Reisetid Oslo – Bergen:

- via Hallingdal: 2 timer 25 minutter
- via Numedal: 2 timer 40 minutter

Frekvens:

- 2-timersfrekvens Oslo – Bergen
- 1-timersfrekvens i rushtid en veg

Infrastrukturinvesteringer:

- via Hallingdal: 78'987 MNOK
- via Numedal: 90'723 MNOK

Antall nye høyhastighetstog: 10 tog

Investeringer i nytt materiell: 1054 MNOK

Beregnet antall passasjerer pr dag: 6'150



Korridoren Oslo - Bergen

To alternativer: Via Numedal og via Hallingdal

VWI-gruppen har vurdert muligheter for et høyhastighetstilbud langs eksisterende bane mellom Oslo og Bergen.

Dette foreligger i to alternativer: Et alternativ går via Hønefoss langs eksisterende bane gjennom Hallingdal til Geilo og videre langs eksisterende bane over til Bergen.

Dette alternativet forutsetter at Ringeriksbanen er utbygd til en kostnad av i underkant av 7 milliarder. Det andre alternativet går fra Oslo via Kongsberg, opp Numedal og til Geilo. Fra Geilo til Bergen er traseen lik som alternativet via Hallingdal.

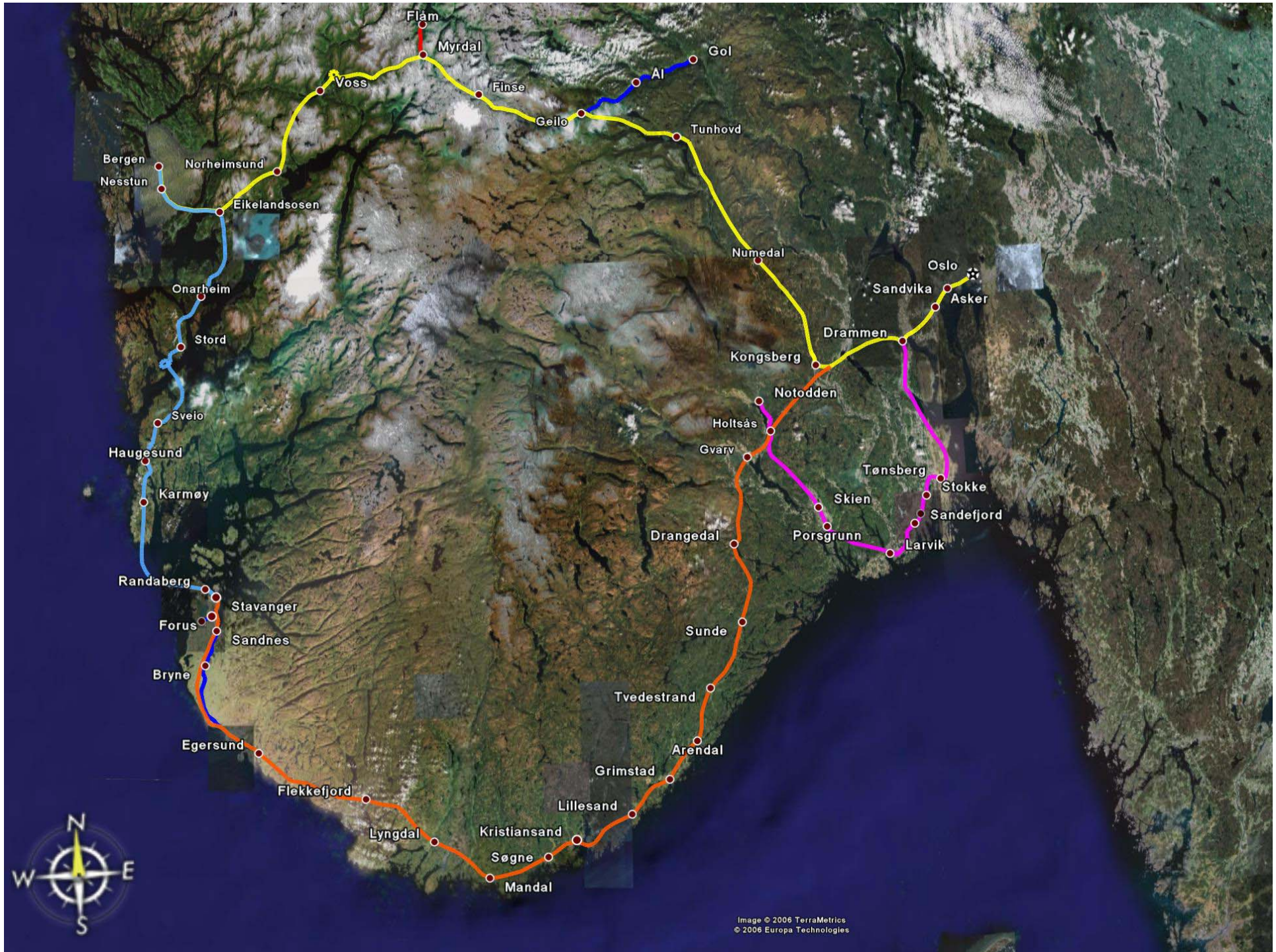
Begge alternativene er enkeltsporet høyhastighetsbane med kryssingsspor. Reisetiden Oslo – Bergen kan reduseres til 2:25 timer via Hallingdal og 2:40 timer via Numedal. Det vil koste 79 mrd kroner å bygge banen via Hønefoss og 91 mrd kroner å bygge den via Numedal. Investeringer i togmateriell er beregnet til å koste om lag 1,0 mrd kroner.

MARKEDET ØKER; DRØYE 50 PROSENT PÅ TOG

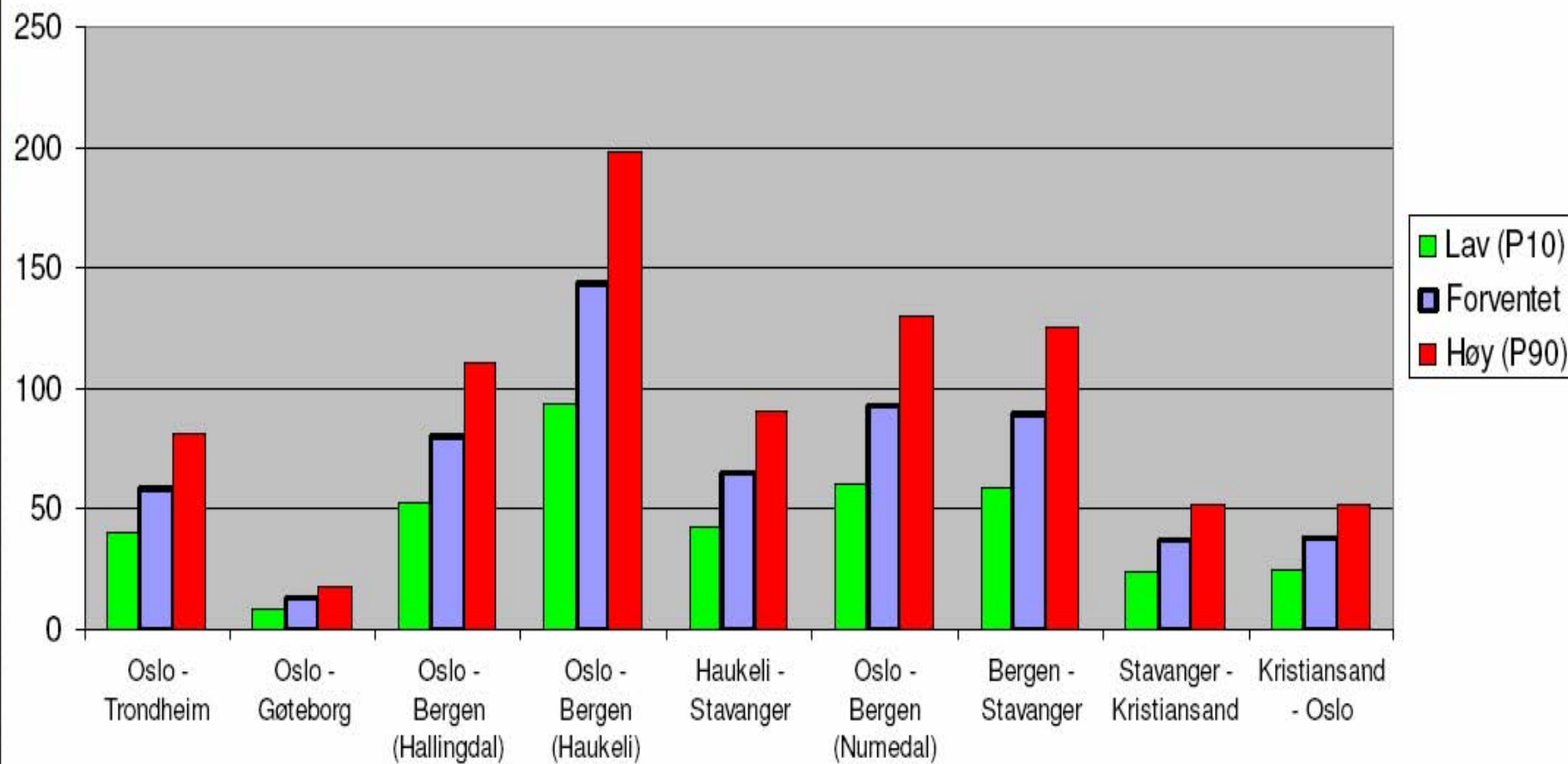
Det totale transportmarkedet mellom Oslo og Bergen vil med innføring av et høyhastighetstilbud via Geilo i år 2020 utgjøre om lag 10 550 passasjerer pr dag i begge retninger. Av det totale transportmarkedet, er det beregnet at passasjertransport på jernbanen i korridoren vil utgjøre mer enn 50 prosent; dvs 6150 passasjerer pr dag i begge retninger vil reise i korridoren. Av veksten i passasjertransporten på jernbanen kommer 44 prosent fra fly, 9 prosent fra bil og buss og 47 prosent nyskapt.

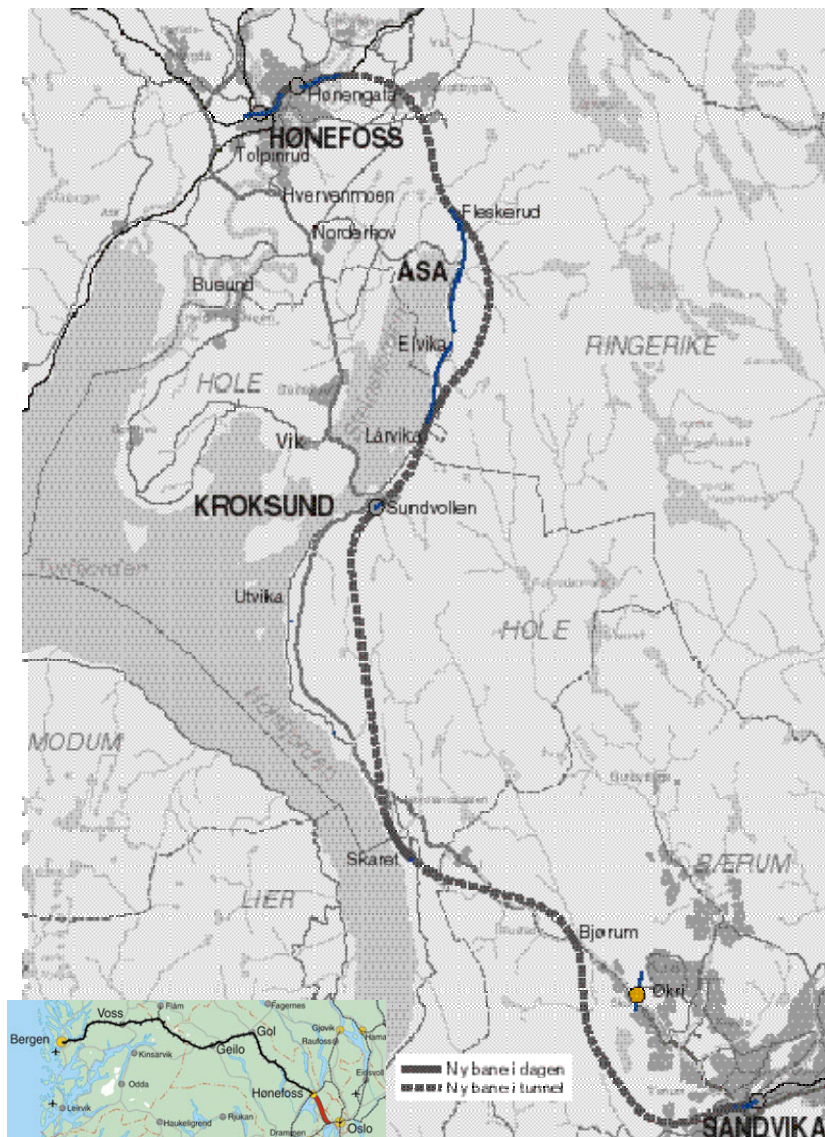
Figuren nedenfor viser hvordan et høyhastighetstilbud kan integreres i togtilbudet i korridoren Oslo-Bergen





Investeringskostnader (MrdNOK)





Hausten 2002 vedtok Stortinget at Åsa-alternativet skal leggest til grunn for det vidare arbeidet med Ringeriksbanen.

Stortinget si handsaming av NTP 2006 – 2015, 15. juni 2004:

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B. (Her ligg også Ringeriksbanen)

I handlingsprogrammet for Jernbaneverket som er ei oppfølging av St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 står det: ”Ringeriksbanen foreslås ikke startet opp før mot slutten av andre del av planperioden”.

