

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029

Lyntogforum Møre og Romsdal, 01.07.2016

Dovresambandet Oslo – Dombås – Trondheim/Ålesund. Smart samferdsel. Høyhastighetsbane i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk.

Dovresambandet Oslo – Trondheim/Ålesund vil binde sammen Øst- og Midt-Norge med svært korte reise- og frakttider, som 2 ½ time i persontrafikken på strekningen Oslo – Trondheim/Ålesund med 7 - 8 stopp underveis eller 2 timer og 10 minutt mellom Ålesund/Molde – Trondheim.

Høy fart, høy frekvens og mange stasjoner

Høy konkurransedyktighet i forhold til både fly- og biltrafikk vil gi høy frekvens. Oslo – Trondheim er Europas fjerde mest trafikkert innenriks flyrute, og det går i dag 48 fly per dag og retning mellom Oslo og Trondheim, Ålesund, Molde. Sammen med biltrafikk og nyskapt trafikk (som følge av nye reise- og pendlemuligheter), gir dette fremskrevet til 2025 grunnlag for 4 avganger i timen til/fra Oslo og Trondheim/Ålesund. Dette gir mulighet til å variere stoppemønsteret jfr. flytoget og Lillestrøm og knytte rundt 18 stasjoner til banen mellom Oslo og hhv. Trondheim og Ålesund.

Dovresambandet vil slik også styrke InterCity-trafikken mellom Oslo og Lillehammer med raskere tog og flere avganger. Videre vil banen, planlagt både via Gjøvik og Hamar med sammenknytning ved Moelv, også binde begge sider av Mjøsa tettere sammen, og gi mulighet for en ringbane rundt Mjøsa.

Vil oppfylle politiske mål om overføring av godstrafikk fra vei til bane

Det nye dobbeltsporet vil gi godstrafikk på bane en helt ny kvalitet, kapasitet, regularitet og konkurransedyktighet, med frakttid bl.a. på 5 – 6 timer mellom Midt- Norge og Oslo, under et døgn til kontinentet. Raskere persontog gis forbikjøringsmuligheter gjennom fire spor i alle stasjoner og andre forbikjøringsavsnitt.

Sterkt markedsgrunnlag for høyhastighetsbaner i Norge

Markedsgrunnlaget er godt. Nordmenn flyr innenriks 10 ganger mer enn den jevne europeer. Det var hhv. 940 000 og 730 000 flyreisende på strekningene Paris – Lyon og Madrid - Sevilla året før de åpnet lyntog der. Antall flyreisende Oslo – Trondheim er hele 1,912 millioner (2014) og Oslo – Ålesund/Molde 952 000. Internasjonale erfaringer viser at ca. 80 % velger tog fremfor fly ved togreisetider på 2 ½ time eller bedre. Vi reiser også mest med bil per innbygger i Europa. Samtidig har vi et skrikende behov for et bedre og mer miljøvennlig transportsystem for gods, og for transportløsninger som kan gi mulighet til å nå målet om 40 % reduksjon av klimautslippene.

Bidrar til kraftige kutt i klimautslipp

Dovresambandet vil gi store reduksjoner i klimautslipp gjennom elektrifisering av store mengder fly-, bil- og trailertrafikk, ved overgang til konkurransekraftige høyhastighetsbaner. Effekten ble av Deutsche Bahn International beregnet til 688 000 tonn reduserte CO₂-utslipp per år. Det er 15 ganger større effekt enn for InterCity-nettet på Østlandet med 45 000 tonn redusert CO₂-utslipp per år, for omtrent samme investering. InterCity alene gir liten eller ingen virkning for fly-, gods- og langdistanse biltrafikk, men når det planlegges og bygges som en integrert del av høyhastighetsbaner til de større byene og Sverige, vil man oppnå langt bedre effekter for både miljø og økonomi.

Mulighet for brukerfinansiering gjennom billett- og frakttinntekter

Svært konkurransedyktige tilbud i forhold til både fly-, bil- og trailertransport, sammen med effektivitets- og produktivitetsgevinster ved togreisetider ned mot en tredjedel av i dag, gir positive effekter for økonomien for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept i Norge. Selv uten å inkludere godstrafikk, avgrensning av regionaltrafikken til kun 5 stasjoner underveis, forutsetning om at under 45 % ville velge lyntog fremfor fly og gjennomsnittlige billettinntekt på kun 455 kr Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen, kom Jernbaneverkets lyntogutredning til at inntektene vil dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter av tog og bane.

Det er et langt bedre økonomisk resultat enn med dagens baner og planer, som i inneværende NTP-periode 2014 – 2023 subsidieres med 76 milliarder kr i statlig tilskudd til drift og vedlikehold. Med premisser som bl.a. inkluderte godstrafikk, regional- og InterCitytrafikk, 70 % overført flytrafikk og ca. 200 kr høyere billettinntekt, fant Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International at frakt- og billettinntektene også ville dekke nedbetaling av investeringene på 176 milliarder kr (prisjustert til 2016) i løpet av 30 år.

Viktig grep for samfunns- og næringsutviklingen. Rask realisering mulig.

Dovresambandet er et svært viktig grep for samfunns- og næringsutviklingen i Norge og langs banen. Den representerer en helhetlig tenking og planlegging av jernbanen som er viktig for best mulig effekter for miljø, økonomi og samfunnsutvikling. Mulighet til brukerfinansiering av drift, vedlikehold og bygging av bane gir mulighet for finansiering utenom ordinære rammer. Med de detaljerte traséforslag som også foreligger, gir dette grunnlag for en rask realisering.

Vi ber Samferdselsdepartementet løfte inn Dovresambandet i det videre arbeidet med NTP 2018 – 2027. Dovresambandet er smart samferdsel – og rett tiltak, på rett sted, til rett tid.

Lyntogforum Møre og Romsdal, 01.07.2016 v/

Marit Nerås Krogsæter, leder (Møre og Romsdal fylkeskommune), Tore Johan Øvstebø, nestleder (varaordfører Ålesund), Charles Tøsse (Møre og Romsdal fylkeskommune), Lars Olav Hustad (ordfører Rauma), Arne Sandnes (ordfører Norddal), Eva Hove (Stordal), Geir Inge Lien (ordfører Vestnes), Dag Olav Tennfjord (ordfører Skodje), Rolf Fiskerstrand (Fiskerstrand Holding), Tore Roppen (Kleven verft), Magne Gurskevik og Terje Høybakk (Mafoss), Jan Rune Hurlen (Sparebank1 SMN), Knut Flakk (Flakk-gruppen), Knut Slinning (Juvet), Monja Mjelva (Hotel Union Geiranger), Viktor Valdal (Muritunet), Reidar Mjelde (Brunstad Møbler).