

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029

Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, 01.07.2016

Vestlandsbanen over Haukeli – rett tiltak, til rett tid, på rett sted.

Høyhastighetsbane i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC- og godstrafikk.

Vestlandsbanen over Haukeli vil binde sammen Øst- og Vestlandet med svært korte reise- og frakttider, som 2 ½ time i persontrafikken mellom Bergen/Stavanger og Oslo med 9 – 10 stopp underveis og ca. 2 timer Oslo - Haugesund. Samtidig vil banen danne et viktig InterCity-nettverk på Vestlandet med reisetid vel 1 ½ time mellom Bergen og Stavanger med 6 stopp underveis. Den vil knytte sammen Bergensbanen og Jærbanen/Sørlandsbanen i et samlet nettverk for jernbane.

Med forgreiningen Telemarkslinken ved Bø/Notodden, vil Vestlandsbanen også kobles sammen med Grenland, Vestfoldbanen og framtidig ny Sørlandsbane, samt kunne gi en ringbane Oslo – Drammen – Kongsberg – Notodden – Grenland – Vestfold – Drammen – Oslo.

Høy fart, høy frekvens og mange stasjoner

Høy konkurransedyktighet i forhold til både fly- og biltrafikk vil gi høy frekvens. Gardermoen – Flesland og Gardermoen – Sola er Europas 7. og 11. mest trafikkerte innenriks flyruter, og det går i dag 76 - 80 fly per dag og retning mellom Gardermoen/Torp og Bergen/Haugesund/Stavanger, 18 mellom Bergen og Stavanger. Sammen med biltrafikk og nyskapt trafikk (som følge av nye reise- og pendlemuligheter), gir dette fremskrevet til 2025 grunnlag for 2 avganger i timen i hver retning Bergen – Stavanger, Bergen – Oslo, Stavanger – Oslo, som samles til fire mellom Rørdal og Oslo. Med Telemarkslinken vil tilbudet kunne økes ytterligere. Høy frekvens gir mulighet til å variere stoppemønsteret, jfr. flytoget og Lillestrøm, og knytte over 20 stasjoner til banen mellom Oslo og hhv. Bergen og Stavanger.

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 konkurranse-dyktighet, med frakttid bl.a. på 5 – 6 timer mellom Vestlandet og Oslo og under et døgn til kontinentet. Raskere persontog gis forbikjøringsmuligheter gjennom fire spor i alle stasjoner og andre forbikjørings-avsnitt.

Sterkt markedsgrunnlag for høyhastighetsbaner i Norge

Markedsgrunnlaget er godt. Nordmenn flyr innenriks 10 ganger mer enn den jevne europeer. Det var 940 000 og 730 000 flyreisende på strekningene Paris – Lyon og Madrid - Sevilla året før de åpnet lyntog der. Flyreisende Oslo – Bergen var 1,8 millioner i 2014, Oslo – Haugesund/Stavanger 2 millioner, Bergen – Stavanger 0,7 millioner, til sammen 4,5 millioner (nesten 5 mill. med Torp). 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

Vestlandsbanen vil gi store reduksjoner i klimautslipp gjennom elektrifisering av store mengder fly-, bil- og trailertrafikk, ved overgang til konkurransekraftige høyhastighetsbaner. Effekten er av Deutsche Bahn International beregnet til 752 000 tonn reduserte CO₂-utslipp per år. Det er ca. 17 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 i Norge og til Sverige, vil man oppnå langt bedre effekter for miljø og økonomi.

Mulighet for brukerfinansiering gjennom billett- og fraktinntekter

Svært konkurransedyktige tilbud i forhold til både fly-, bil- og trailertransport, sammen med effektivitets- og produktivetsgevinster ved togreisetider ned mot en tredjedel av i dag, gir positive effekter for økonomien.

Selv uten å inkludere godstrafikk, avgrensning av regionaltrafikken til kun 3 stasjoner underveis, forutsetning om at under 45 % ville velge lyntog fremfor fly og gjennomsnittlige billettinntekter på 450 kr Oslo – Bergen og Oslo - Stavanger, kom Jernbaneverkets lyntogutredning til at inntektene vil dekke drifts- og vedlikeholdsutgifter av tog og bane.

Det er langt bedre økonomisk resultat enn med dagens baner, som i inneværende NTP-periode 2014 – 2023 subsidieres med 76 milliarder kr i statlig tilskudd til drift og vedlikehold. Med premisser som inkluderte godstrafikk, regional- og InterCitytrafikk, 70 % overført flytrafikk og vel 200 kr høyere billettpris, fant Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International at frakt- og billettinntektene også ville dekke nedbetaling av investeringene på 156 milliarder kr (prisjustert til 2016) i løpet av 30 år.

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

Vestlandsbanen over Haukeli er et svært viktig grep for samfunns- og næringsutviklingen i fylkene 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.

Pga. nedgangen i oljevirksomheten, er Vestlandet for tiden inne i en utfordrende periode. Vestlandsbanen over Haukeli vil bidra til sysselsettingen og næringsutviklingen på Vestlandet og landet generelt både på kort og lang sikt, samtidig som den vil gi store reduksjoner i årlige klimautslipp fra fly- bil- og trailertransport. Og det er mye som taler for å starte med aksen Bergen – Stavanger som første byggetrinn. Vestlandsbanen er rett tiltak, på rett sted, til rett tid.

På vegne av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, 01.07.2016

Rogaland:

Arne-Christian Mohn (ordfører Haugesund kommune), Sigmund Lie (ordfører Tysvær kommune), Tormod Våga (ordfører Bokn kommune), Ole Johan Vierdal (ordfører Vindafjord kommune), Asbjørn Birkeland (ordfører Sauda kommune), Gerd Helen Bø (ordfører Suldal kommune), Arne Bergsvåg (leder av samferdselsutvalget, Rogaland fylkeskommune)

Hordaland:

Siri Klokkestuen (ordfører, Etne kommune), Roald Aga Haug (ordfører, Odda kommune), Petter Sexe Ulriksen (formannskapsmedlem, Ullensvang herad), Jon Larsgard (ordfører, Jondal kommune), Jostein Ljones (ordfører, Kvam kommune), Øyvind Røen (varaordfører, Samnanger kommune)

Telemark:

Jon Rikard Kleven (ordfører, Vinje kommune), Jarand Felland (ordfører, Tokke kommune), Bjørn Sverre Birkeland (Tinn kommune), Erik Skjervagen (ordfører, Fyresdal kommune), Halfdan Haugan (ordfører, Seljord kommune), Tarjei Gjelstad (ordfører, Kviteseid kommune), Olav Kasland (ordfører, Bø kommune), Bjørg Tveito Lundefaret (ordfører, Nome kommune), Mette Haugholt (ordfører, Sauherad kommune), Torgeir Fossli (formannskapsmedlem, Notodden kommune), Jon Rolf Næss (ordfører, Bykle kommune i Aust-Agder)