

Høyringsfråsegn NTP 2018-2029, av Vidar Sætre, Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik.

1. Gambling med klimaet å einsidig satsa på meir miljøvenleg drivstoff. Det er heldigvis føreslått ei overordna føring om at klimagassutsleppa frå transportsektoren skal minst halverast innan 2030. Men eg meiner det er å gambla med klimaet viss ein satsar på at teknologiske forbetringar sørgja for bortimot heile denne reduksjonen, slik dette NTP-framlegget føreslår.

I innleiinga i kapittel 4.2 er det presisert at både potensialet, gjennomføringsevnen, kostnadane og nytten for å oppnå dei ønskete drivstoff-endringane er usikre storleikar. Dermed meiner eg denne einsidige teknologisatsinga inneber å ta ein for høg risiko i kampen for eit leveleg klima. Eg støttar ei sterk satsing på meir miljøvenlege drivstoff, men eg etterlyser samtidig ein betydeleg større vilje til å stansa veksten i biltrafikken og flytrafikken.

2. Høgfarts motorvegar vil auka biltrafikk, noko som vil motverka klimamålet. Framlegget til ny NTP med sine storstilte planar for eit nett av høgfarts motorvegar men ingen vesentlege planar for høgfarts jernbaner mellom storbyane, vil svekka jernbana si konkurransekraft i høve til bilen mellom dei største byane. Auka fart på vegane bidrar dessutan til auka risiko for ulukker, og krev arealkrevande motorvegar inklusive vegkryss. Politikk skal ikkje handla primært om å møte forventta trafikkvekst, men om å velja og å velja vekk, i tråd med overordna målsetjingar.

Når erfaring har vist at auka vegkapasitet stimulerer trafikkvekst, og biltrafikken står for omlag 70 % av klimagassutsleppa frå transport (figur 6 side 32), er det grunn til å venta eit betydeleg vekstbidrag til klimagassar frå biltrafikken, dersom den føreslegne profilen i NTP blir gjennomført. M.a. vil den føreslegne sterke satsinga på høgfarts motorvegar motverka målsetjinga om å overføre gods frå bilveg til sjø og bane.

3. IC kan ikkje konkurrera med fly. Også planen for luftfart er meir prognosestyrt enn av overordna målsetjingar som berekraftig klimapolitikk og potensialet for overgang frå fly til bane. Figur 2 side 21 viser at det er venta større vekst med fly enn med bane i den innanlandske passasjertrafikken. Dette trass i ei sterk planlagd satsing på jernbane kring dei største byane. Men dette er logisk fordi IC og tilsvarande lokaltogtilbod kring dei største byane manglar konkurranseflate med dei mange flyreisene som folk tek mellom dei største byane.

4. Høgfaststog mellom dei største byane kan konkurrera både med bil og fly. Som alternativ til å satsa på motorvegar og ny rullebane på Gardermoen og andre tiltak for stor vekst i flytrafikken, bør det heller satsast på å byggja eit nett av høgfaststraséar for bane mellom dei største byområda. For sidan høgfaststog kan konkurrera både med fly og bil, og traséar for høgfaststog òg kan vera traséar for skinnegåande godstransport, vil ei slik prioritering bidra til reduserte klimagassutslepp, samanlikna med effekten av nye motorvegar og tilrettelegging for meir flytrafikk.

5. Bergensbana, i motsetnad til Vestlandsbana, er lite eigna som gods- og høgfastsbane, men særleg eigna som reiselivsbane. Grunna bratt helling i Raundalen og mellom Ustaoset

og Ål, må ei oppgradert høgfarts Bergensbana med standarden 1,25 % helling gå i ein over 4 mil lang tunnel under Hardangerjøkulen, og dermed utanom dei viktige reiselivsstasjonane Myrdal og Finse, og utanom dagens stasjonar ved Geilo og Ål. Dessutan vil ei oppgradering av Bergensbana til 250 km/t-standard innebera ei stort sett heilt ny bane, og med svært høg tunnelandel. Høg tunnelandel vil svekka attraktiviteten som reiselivsbane, og dette er endå ein grunn til å kun satsa på ei moderat oppgradering av Bergensbana.

Men sjølv med ei moderat oppgradering kan reisetida koma under 4 timar (underteikna har arbeidd grundig og detaljert med å finna framtidige traséar på Bergensbana som aukar farten men likevel har relativt stor dagandel), og ei slik oppgradering bør prioriterast - for å stilla betre i konkurransen både med bil- og flytrafikken, forutan å gje snøggare reisetider mellom Bergen/Voss/Finse og Hallingdalen, og mellom Finse/Hallingdalen/Hønefoss og Oslo, og for reiselivet særleg til Flåmsbana.

Men den sokalla Vestlandsbana: ein Y-forma struktur mellom Bergen, Stavanger og Oslo som gjev 3 nye baner i eitt (Bergen – Haugesund – Stavanger, Bergen – Oslo og Stavanger – Haugesund - Oslo), bør også prioriterast. For denne heilt nye bana kan planleggjast for låg nok helling (< 1,25 %) til å vera ei effektiv godsbane. Kombinert med høgfartsstandard (250 km/t) vil Vestlandabana då kunna vera eit stort bidrag til å overføra både passasjerar og gods frå lufta og bilvegen, og samtidig utan ulempene med å flytta eksisterande stasjonar og linjer. Som høgfartsbane kan den konkurrera med flytrafikken, både mellom Bergen og Oslo, Bergen og Stavanger og mellom Stavanger og Oslo.

Viss toget blir mykje sterkare prioritert, og motorvegar og nye rullebaner for fly tilsvarande lågare prioritert enn det dette NTP-framlegget føreslår, trur eg både ei moderat oppgradert Bergensbana og den heilt nye Vestlandsbana vil vera samfunnøkonomisk lønsame prosjekt.

6. Ringeriksbana heller som ein del av ei snøggare Gjøvikbane. Sterkt innkorta og oppgradert bane mellom Oslo og Hønefoss vil vera eit viktig bidrag for å korta ned reisetida på dagens trasé Oslo – Hallingdalen – Finse – Voss – Bergen. Men den planlagde parsellen Sandvika – Hønefoss bør ikkje byggjast, fordi den vil gripa for sterkt inn i verdifulle våtmarks- og landbruksområde.

Til samanlikning vil ein trasé om Nittedal kun gje sirka 3 minutt lenger reisetid enn om Sandvika, og om Nittedal kan den i stor grad òg få nytte som ei ny Gjøvikbane – ei bane som ved å byggja bru over Mjøsa ved Moelv kan gje ein snøggare trasé til Trondheim enn den no delvis ferdige oppgraderte traséen om Hamar, samt betre togsamband internt kring Mjøsa. Ringeriksbane som kjem inn til Hønefoss frå aust legg dessutan til rette for å ha Hønefoss stasjon der den ligg i dag, istadenfor å byggja ny stasjon og ein ny bydel på dyrkbar mark ved Tolpinrud slik dagens planar legg opp til. Dessutan har Nittedalsalternativet den fordelen at det ikkje belastar den høgt trafikerte Oslotunnelen.

7. Forsterka innsats for miljøvenleg sjøtrafikk framføre ein dyr og miljøskadeleg kyststamveg. Trafikk til sjøs klarar seg med suverent mindre infrastruktur enn trafikk til lands. Difor bør tiltak for miljøvenleg sjøtrafikk prioriterast svært høgt. Og miljøvenleg sjøtrafikk bør få store økonomiske fordelar, dels som overgangsordningar men dels òg som permanente ordningar, for å oppnå varige nye reise- og fraktmønster, i tråd med målsetjinga

om å overføra trafikk frå bilveg til sjø og bane. Difor er det 365 mrd på ein kyststamveg som både motverkar den ønskete trafikk-overføringa og som krev mykje areal som med fordel kan brukast på andre ting, ei dårleg investering.

Ein kan stimulera mykje miljøvenleg sjøtransport og oppnå betre reise- og fraktmønster for ein brøkdel av det regjeringa no vil investera i den ferjefrie E39 mellom Stavanger og Trondheim. Eg føreslår å utvida Hurtigruta slik at den går heilt til Oslo – i alle fall til Stavanger. For det kan gje saumlause reiser og frakt langs heile norskekysten, og styrkja hamnene som knutepunkt.

8. Jernbanevisjonar Bergen – Ålesund - Trondheim, Florø – Sogn - Valdres – Oslo og Voss – Vangsnes/Hella. Viss eg ser vekk ifrå dei høge kostnadane, er eg i prinsippet ikkje motstandar av å byggja ei ferjefri transportåre til lands vest for Langfjella mellom Bergen og Trondheim. Her skjer det dessutan verdifull forskning for å finna dei mest optimale fjordkryssingane.

Men kvifor ikkje byggja ei kyststambane meir enn ein kyststamveg når ein først skal kryssa mange nye fjordar? Skinnegåande løysingar er rekna som betre enn motorvegar til å strukturera tettstader og byar på ein miljøvenleg måte. Og skinnegåande løysingar er mindre støyande og er eit alternativ til auka biltrafikk og auka flytrafikk, jf det eg skreiv i punkt 2-4. Difor bør me prioritera ei kyststambane før ein kyststamveg.

Tog kan tilbakeleggja Bergen – Trondheim mykje snøggare enn stamvegen; sirka 3,5 timar med mitt konkrete framlegg til trasé – som eg har skissert på vedlagde kart i målestokken 1:1 mill (Bergen – Ågotnes – Austrheim – Hyllestad – Førde – Hyen – Nordfjordeid - Ytre Sunnmøre – Ålesund – Molde – Tingvoll – Surnadal – Orkanger – Trondheim). Eg legg traséen like nord for Bergen om nordre Sotra, Askøy, Holsnøy, Radøy og Austrheim for å kunna gje eit verdifullt tverrsamband mellom øyane vest og nord for Bergen. Her tenkjer eg kryssinga av Hjeltefjorden med ei undersjøisk rørbru mellom Vindenes og Hanøytangen, og ei høgbru mellom Askøy og Holsnøy der Herdla fjorden er på sitt smalaste; sirka 1100 m brei.

Til samanlikning vil ein bil på den planlagde ferjefrie stamvegen bruka 3 timar meir (av tabell 11 side 125: 5 timar 51 minutt + 30 minutt mellom Bergen sentrum og Knarvik + 15 minutt mellom Klett og Trondheim sentrum = 6 timar 36 minutt – om enn usikkert om alle fjordkryssingane i nevnte tabell er ferjefrie).

Fordi eg har mykje meir tru på jernbaner enn motorvegar, tenkjer eg òg ei ny kystbana mellom Haugesund og Bergen – via Bømlo, vestsida av Stord, Austevoll og Sotra, og ei aust-vest-bana Florø – Førde – Høyanger – Balestrand – Sogndal – Luster – Øvre Årdal – Valdres – Gjøvikbana – Oslo (strekningane Bergen – Haugesund og Florø – Valdres er teikna inn på nevnte kart i 1:1 mill). Denne koplara til Bergen – Trondheim i Førde. Vidare vil ei bana mellom Voss og Vangsnes/Hella gje Florøbana ei ekstra kopling til Bergensbana ved Hella (sjå vedlagde teikningar Voss – Vik på kart i målestokken 1:50 000).

Saman med Norsk Bane AS sine framlegg om jernbane Bergen – Stavanger/Oslo og Ålesund – Bjørli – Dombås (-Oslo) trur eg dei nevnte nye banene vil vera til større gagn for Vestlandet enn ein ferjefri E39, om enn det inneber endå større investeringar. Flåmsbana er ein

turismagnet, og fleire baner i Fjord-Noreg vil forsterka effekten av Flåmsbana. Konkret vil ei ny bane til Vangsnes opna for ein rundtur med tog og båt Voss – Myrdal – Flåm – Vangsnes – Voss.

9. Ha dei rette visjonane. Ferjefritt på Vestlandet gjev mykje snøggare reisetider, men til ein høg pris. Her gjev jernbane klart kortare reisetider enn motorveg, og når breie fjordar først skal kryssast og elles ny hovudinfrastruktur byggjast, bør det løysast slik at me får dei beste langsiktige effektane for distrikta.

10. Utvida bu- og arbeidsmarknadsregionar motverkar målet om mindre reisebehov. Både ferjefritt langs kysten og det sokalla Intercity kring Oslo har som eit viktig motiv å stimulera større bu- og arbeidsmarknadsregionar, noko som har sine fordelar. Men dette medfører samtidig at fleire reiser langt mellom heimen og arbeidsplassen, noko som er til ulempe for å kunna bruka tid med sin familie. Eg tvilar difor på enkelte økonomar sine påstandar om at utvida bu- og arbeidsmarknadsområde er veldig samfunnøkonomisk lønsamt.

11. Eit utbygd Bodø bør få bytog. Eg les med interesse at den militærleiren eg i si tid budde 8 månader i då eg var i førstegongstenesta, skal leggjast ned og området skal erstattast med m.a. ein ny flyplass og området der flyplassen ligg i dag, skal brukast til å byggja ein ny kompakt bydel, og med det auka folketalet i Bodø kommune frå 50 000 til 90 000. Samt at Bodø godshamn er tenkt flytta 4 km utover til like nord for den nye flyplassen.

Ei slik storutvikling av byen bør ikkje skje utan at skinnegåande løysingar, både til den nye hamna, til flyplassen og elles i den fortetta byen, blir ein viktig del av den nye infrastrukturen. Alt i dag har Bodø jernbane, som endestasjon både for Nordlandsbana og Saltenpendelen mellom Rognan og Bodø. Men dagens jernbanetrasé går nordom bykjernen, og er difor lite eigna som trasé for det nye bytoget. Rett nok kan dagens trasé brukast for å leggja haldeplassar ved dagens jernbanestasjon, ved Rønvik og nær sjukehuset, men det bør byggjast ein ny trasé mellom Hunstad/Grønåsen og vestover til den nye bydelen, den nye flyplassen og den nye godshamna, og kopla denne i hop med eksisterande trasé – som dels må gå i tunnel under sentrum, til dagens jernbanestasjon.

12. Eit kritisk blikk på IC kring Oslo sett frå Bergen. Eg har alt kritisert den planlagde prioriteringa av dobbeltspor på IC-nettet kring Oslo, fordi eg trur det vil vera betre å prioritera togstrekningar som kan konkurrera med flyruter, og fordi utvida bu- og arbeidsmarknadsregionar har auka pendling og dermed auka transportbehov som biverknad.

No vil eg peika på ein tredje grunn mot å prioritera IC kring Oslo; at IC-området strekkjer seg ganske vidt utover: til Lillehammer der stasjonen ligg 135 km i luftlinje frå Oslo S, og til sørvestre Vestfold og Grenland, og til Halden, som ligg omlag 100 km i luftlinje frå Oslo S. Til samanlikning er avstandane i Bergensområdet mykje mindre: Straume i Fjell kommune vest for Bergen ligg kun 12 km frå Bergen stasjon, Knarvik i Lindås kommune kun 18 km og Osøyro kun 22 km frå Bergen stasjon.

Lokaltog til desse nabokommunane vil dermed innebera mykje kortare pendledistansar enn i ytterområda av IC-området, og vil difor vera klart meir miljø- og familievenlege enn delar av IC kring Oslo. Men Istadenfor togløysingar får desse lokalsentra kring Bergen førebels kun

nye bilvegar. Det sentrale Austlandet har i dag 8 av 9 lokaltogreiser i Noreg, og skal etter Jernbaneverket sin plan framleis få mesteparten av investeringane; slik at 6 av 7 nye lokaltogreiser fram til 2050 er venta å skje der.

Men er dette rett, sett i eit distriktspolitisk perspektiv? Med utgangspunkt i at skinnegåande løysingar har ein klart betre evne enn bilvegar til å strukturera ein miljøvenleg by, er det for meg klart at norsk politikk i mange tiår har favorisert det sentrale Austlandet på kostnad av dei andre mest folketette områda i landet. For med sine 1,1 mill utgjer dei folketette områda kring Bergen, Trondheim og Stavanger nesten halvparten av folketallet i dei folketette områda på det sentrale Austlandet, der det bur kring 2,4 mill menneske. Men det sentrale Austlandet får ein langt høgare andel av dei 100 % statleg finansierte løyvingane til lokaltrafikk med jernbane, enn det landsdelen burde fått viss ein hadde fordelt midlane ut frå folketalsandelen i kvar av desse landsdelane.