

Hordaland fylkeskommune  
Samferdselsavdelinga

Hordaland, 13. mai 2016

*Innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2019 fra Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli, avdeling Hordaland:*

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

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 5 – 6 timer for godstrafikken. Samtidig gir banen et viktig InterCity-nettverk på Vestlandet med reisetid vel 1 ½ time mellom Bergen og Stavanger med 6 stopp underveis.

Vestlandsbanen over Haukeli er et svært viktig grep for samfunns- og næringsutviklingen i fylkene langs banen. Ca. 20 stasjoner mellom Oslo og hhv. Bergen og Stavanger knyttes til banen, i et varierende stoppemønster som for flytoget og Lillestrøm.

Vestlandsbanen vil samtidig bidra med 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 CO<sub>2</sub>-utslipp per år. Det er ca. 15 ganger større effekt enn for InterCity-nettet på Østlandet med 45 000 tonn redusert CO<sub>2</sub>-utslipp per år, for omtrent samme investering. InterCity alene gir liten eller ingen virkning for fly- gods- og langdistanse biltrafikk uten at det bygges som del av høyhastighetsbaner til de større byene og Sverige. En helhetlig tenking og planlegging av jernbanen er viktig for best mulig effekter for miljø, økonomi og samfunnsutvikling.

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. 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. Og har samtidig et skrikende behov for et bedre og miljøvennlig transportsystem for gods.

Svært konkurransedyktig tilbud i høve til både fly-, bil- og trailertransport, sammen med effektivitets- og produktivitetsgevinst 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 billettpriser 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 dagens baner, som i inneværende NTP-periode 2014 – 2013 har avsatt 76 milliarder kr i statlig tilskudd til drift og vedlikehold. Med premisser som inkluderte godstrafikk, regional- og InterCitytrafikk, 70 % overført flytrafikk og vel 150 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.

Slik brukerfinansiering av bane vil også gi mulighet for realisering utenom ordinære rammer. Gjennom denne utredningen foreligger også detaljerte traséforslag som kan gi grunnlag for en rask realisering.

Pga. nedgangen i oljevirkomheten, er Vestlandet for tiden innen i en utfordrende periode. Vestlandsbanen over Haukeli vil bidra til 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.

**Vi ber Hordaland fylkeskommune om å løfte inn Vestlandsbanen i det videre arbeidet med NTP 2018 – 2027.**

**Vestlandsbanen er rett tiltak, på rett sted, til rett tid. Og gjerne med aksen Bergen – Stavanger som første byggetrinn.**

På vegne av Lyntogforum Vestlandsbanen i Hordaland, 13. mai 2016

Siri Klokkestuen, Etne kommune

Roald Aga Haug, Odda kommune

Petter Sexe Ulriksen, Ullensvang kommune

Jon Larsgard, Jondal kommune

Jostein, Ljones, Kvam kommune

Øyvind Røen, Samnanger kommune