

Høgfartsbaner for distrikt og miljø

Fly stoppar ikkje undervegs og er sentraliserande. Høgfartsbaner med mange stasjonar vil binde saman by og land og utvikle landet på ein meir balansert måte. Elektrisk og energieffektivt, med høg kapasitet, utan klimagassutslepp, inga forureining frå dekk- og asfaltslitasje og ved langt mindre støy og arealbruk enn veg er det samstundes eit viktig klima- og miljøtiltak.

Tog er langt betre for Distrikts-Noreg enn fly. Skal du ta fly til Oslo frå til dømes Sauda, må du først reise ca. 3 timar i motsett retning til Stavanger eller 2 timar til Haugesund lufthamn. Med innsjekking, ventetid på flyplassen, flyturen og vidare inn til Oslo sentrum tar turen samla ca. 5–6 timar. Med høgfartstog kan du gå av og på undervegs. Togturen frå Sauda til Oslo vil ta 1:45 time. Det blir billigare å gå på undervegs enn å reise frå endepunkta, mens det fungerer motsett for distrikta med den flybaserte samferdsla i dag.

Jernbane gir langt mindre inngrep i verdfulle landbruks- og naturområde enn motorvegar. Ei dobbeltspora høgfartsbane har om lag halve breidda til ein firefelts motorveg, men kapasitet som 16 felt. For store motorvegar kjem arealkrevjande av- og påkøyringsfelt i tillegg. Medan høg tunnelandel er med på å minske inngrepa for høgfartsbaner.

Forslaget til Nasjonal transportplan vil ikkje bidra til å nå klimamåla, jf. etatane sin eigen rapport av 01.12.2020. Med store mengder overført trailer-, fly- og biltrafikk vil høgfartsbaner i eit fleirbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk bidra stort. Jernbane berre rundt de større byene vil dessverre berre gi ein brøkdel av klimateffektane, med mindre dei blir bygde som del av høgfartsbaner i fleirbrukskonsept, slik vi bed om.

Konkurransedyktig langdistansetraffikk gir dei beste økonomiske resultatane for jernbanen. Sjølv med reisetidene i dag, reknar Vy og SJ å kunne drifte persontrafikken på Bergens- og Dovrebanen med overskot i åra framover, medan anna jernbanedrift går med underskot (unntatt Flytoget). Med reisetid på 2 ½ time mellom Oslo og de større byane, og frakttider for gods på 5–6 timar, vil jernbanen vere raskare enn fly, bil og trailer. Det vil auke marknaden og billettinntektene kraftig. Samstundes går driftsutgiftene ned når tog og personale kan gjere jobben på ned mot 1/3 av tida. Det vil gi grunnlag for overskot som ikkje berre dekkjer drifta, men òg vedlikehald av tog og baner og nedbetaling av investeringar i desse.

Fleire representantar i Transport- og kommunikasjonskomiteen har sagt at dei vil sjå på alternative måtar å finansiere utbygging av jernbane på enn berre over statsbudsjettet. Høgfartsbaner i fleirbrukskonsept opnar nettopp for å dekke investerings- og vedlikehaldsutgifter gjennom billett- og fraktinntekter.

Marknaden i Noreg er stor. Mellom Paris og Lyon var det 940 000 flyreisande året før dei opna lyntog der. I 2019 var det nesten 5 millionar flyreisande Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger, over 3 millionar Oslo–Trondheim/Ålesund, ca. 4 millionar til/frå/i Nord-Norge, 1,4 million Oslo–Stockholm og 1,5 million Oslo–København. Vi reiser 10 gonger meir med fly innanriks enn den jamne europear, nest mest med bil og har et stort behov for betre og raskare godstransport på bane.

Dei mest trafikkerte flyrutene i Norge er ofte korte. Høgfartsbanene her blir på berre 41–50 mil, noko som gjer det mogleg med 8–10 stasjonsopphald undervegs innan 2 ½ times reisetid mellom Oslo og dei største byane. Den store fly- og biltrafikken gir grunnlag for fleire avgangar i timen. I 2019 gjekk det

til dømes nesten 80 fly dagleg, i kvar retning, mellom Oslo og Sandefjord i øst og Bergen, Haugesund og Stavanger i vest. Høg frekvens opnar igjen for å kunne variere stoppemønsteret (som Flytoget ved Lillestrøm) og slik knyte rundt 20 stasjonar til banen.

Mange stasjoner, alle med fire spor, samt ein del ekstra forbikøyringsspor i m.a. stigningar, gjer det òg mogleg for raske persontog å køyre forbi saktare godstog. Slik kan godstrafikken inkluderast. Godstrafikk på bane blir tevfør med ein heilt ny kvalitet, kapasitet, regularitet og fart.

Moderne bane heile vegen til Tromsø vil gi reisetider ned i rundt 6 ½ time Oslo–Tromsø, og ikkje minst mykje raskare reisetider internt i Nord-Norge, som m.a. Mo i Rana–Bodø og Narvik–Tromsø på knapt ein time og Bodø–Tromsø på rundt to timar. Og klimavenleg godsfrakt på 12–14 timar til Oslo, om lag et døgn til Mellom-Europa, vil bety mykje for næringslivet.

Klimanøytrale og raske høgfartsbaner i fleirbrukskonsept vil binde landet betre saman, styrke både byer og distrikt, gi større bo-, arbeids- og kompetanseområde og styrke norsk konkurransevne. Det er på tide med fart på framdrifta med å få fart på toga. Det er på høg tid med høg fartstog i Noreg no!

Beate Marie D. Eide, ordførar (Sp) i Seljord, leder av Senterkvinnene

Jon Rikard Kleven, ordførar (Sp) i Vinje, leder av Telemark Sp

Asbjørn Birkeland, ordførar (Sp) i Sauda

Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim, ordførar (Sp) i Etne

Jon H. Midtmageli, ordførar (Sp) i Øyer

Geir Inge Lien, ordførar (Sp) i Vestnes