

Høringsinnspill fra Lyntogforum til Stortingets behandling av NTP 2022 - 2033

Vi representerer lyntogfora i fem fylker: Rogaland, Vestland, Vestfold og Telemark, Møre og Romsdal og Gudbrandsdalen/Mjøsa. Disse er bredt sammensatt og besto ved årsskiftet av til sammen 3 fylkeskommuner, 36 kommuner og 39 bedrifter. Vi vil gjerne gi følgende høringsinnspill til NTP 2022-2033, og håper på en god dialog med komiteens medlemmer i den videre prosessen.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept best for å nå målene i NTP

Vi anser høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk som et avgjørende tiltak til å nå NTPs hovedmål om «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050», samt for delmålene: «Enkle reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet», «Mer for pengene», «Effektiv bruk av ny teknologi», «Nullvisjon for drepte og hardt skadde» og «Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål».

EU vil ha mer høyhastighetsbane, doble godstogtrafikken og øke veiavgiftene dramatisk

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept blir også svært viktige for å kunne få NTP mer i samsvar med EU-kommisjonens transportdirektiv «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 9. desember 2020, en del av EUs «European Green Deal». Her går EU-kommisjonen inn for å tredoble persontrafikken med høyhastighetstog og doble godstrafikken på bane innen 2050. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensere betaler». Ikke bare for utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR årlig (ca. 4 000 mrd. NOK).

EUs transportpolitikk legger rammer også for Norge

Regjeringen fastslår at denne «Strategien, med alle sine 82 initiativer, vil legge rammer for norsk transportpolitikk framover», se «Norge i Europa. Regjeringens arbeidsprogram for samarbeidet med EU 2021» under «Bærekraftig transport og luftfart».¹ Problemet er at NTP er klart i utakt med disse føringene i EU-kommisjonens nye transportdirektiv. Veiavgiftene kan ifølge direktivet bli svært store i hele EU/EØS-området. En manglende satsing på moderne, høyhastighets jernbaner kan slik få store negative konsekvenser for norsk nærings- og samfunnsliv.

Klimamålene vil ikke nås med NTP-forslaget. Høyhastighetsbaner vil bidra betydelig.

Dessverre vil forslaget til NTP heller ikke bidra til å nå klimamålene, jf. etatenes rapport av 01.12.2020 om «Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022-2033». Med store mengder overført trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk vil høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept her være et viktig virkemiddel. Jernbane bare rundt de større byene vil dessverre bare gi en brøkdel av klimaeffektene, med mindre de bygges som del av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

Jernbanen er energieffektiv. Kan spare flere TWh årlig gjennom overført fly-, trailer- og biltrafikk.

Som det går fram av transportetatens klimarapport til NTP, er det heller ikke sannsynlig at trailere kan bli batterielektriske før evt. nærmere 2050, pga. konflikt mellom vekt av batterier og rekkevidde og lastekapasitet. Tilsvarende konflikt vil gjelde for fly. Uansett: Jo mer som skal over på elektrisk drift,

¹ Se https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/eu_program_2021/id2837681/#tocNode_26

jo viktigere blir også energieffektiviteten. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept Oslo–Trondheim, Ålesund og Oslo–Bergen, Haugesund, Stavanger kan redusere energibehovet med 3–4 TWh årlig gjennom overført trafikk fra fly, trailere og biler til bane, selv etter at effektiviseringsgevinstene ved overgang til batterielektriske personbiler og hydrogenelektriske lastebiler er regnet inn. Enda større besparelser kan ventes ved realiseringen av et nasjonalt høyhastighetsnett som også har forbindelser videre til våre naboland. Til sammenligning vil årlig produksjon til vindkraftverket på Haramsøya i Møre og Romsdal være 0,1 TWh.

Jernbane er i tillegg langt mer arealeffektiv enn vei, har langt høyere transportkapasitet, har ikke utslipp fra dekk- og veislitasje, og gir mindre støy og færre ulykker.

Langdistansetrafikk gir overskudd. Investeringer i høyhastighetsbaner kan dekkes gjennom billett- og fraktinntekter.

Det er også konkurransedyktig langdistansetrafikk som gir de beste økonomiske resultatene for jernbanen. Selv med dagens reisetider beregner Vy og SJ å kunne drifte persontrafikken på Bergens- og Dovrebanen med overskudd i årene fremover, mens all annen jernbanedrift går med underskudd (unntatt Flytoget). Ved reisetider med høyhastighetstog på 2 ½ time mellom Oslo og de større byene, og frakttider for gods på 5 – 6 timer, vil jernbanen være raskere enn fly, bil og trailere. Det vil øke markedet og billettinntektene kraftig. Samtidig går driftsutgiftene ned når tog og personale kan gjøre jobben på ned mot 1/3 av tiden. Dette vil gi grunnlag for overskudd som ikke bare dekker driften, men også vedlikehold av tog og baner og nedbetaling av investeringer i infrastrukturen.

Vi er glade for at flere representanter i Transport- og kommunikasjonskomiteen i det siste har tatt opp viktigheten av å se på alternative måter å finansiere utbygging av jernbane på enn bare over statsbudsjettet. Dette er noe vi har vært opptatt av lenge. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept gir nettopp en slik mulighet til å dekke investerings- og vedlikeholdsutgifter gjennom billett- og fraktinntekter.

Markedet for høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept er stort i Norge

Og markedet i Norge er stort. Mens det mellom Paris og Lyon var 940 000 flyreisende året før de åpnet lyntog der, var det i 2019 nesten 5 millioner flyreisende Oslo–Bergen/Haugesund/Stavanger, over 3 millioner Oslo–Trondheim/Ålesund, ca. 4 millioner til/fra/i Nord-Norge, 1,4 million Oslo–Stockholm og 1,5 million Oslo–København. Vi reiser 10 ganger mer med fly innenriks enn den jevne europeer, nest mest med bil og har et stort behov for bedre og raskere godstransport på bane.

Stor flytrafikk på korte avstander i Norge gir grunnlag for høyhastighetsbaner med mange stasjoner

Høyhastighetsbanene mellom Oslo og de større byene blir bare 41 – 50 mil lange. Det gir mulighet for 8 – 10 stasjonsopphold ved en togreisetid på 2 ½ time. Den store fly- og biltrafikken gir grunnlag for flere avganger i timen. I 2019 gikk det f.eks. nesten 80 fly daglig, i hver retning, mellom Oslo og Sandefjord i øst og Bergen, Haugesund og Stavanger i vest. Høy frekvens åpner igjen mulighet for å variere stoppemønsteret (som Flytoget ved Lillestrøm) og slik knytte rundt 20 stasjoner til banen. Mange stasjoner, alle med fire spor, samt en del ekstra forbikjøringsspor i bl.a. stigninger, gir samtidig mulighet for raske persontog å kjøre forbi godstog.

Det raskeste transportmiddelet. Binder sammen by og land. Opphever avstandulemper.

Moderne høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil også være det raskeste transportsystemet for gods- og persontrafikk, binde landet bedre sammen, styrke både byer og distrikt, gi større bo-, arbeids- og kompetanseområder, vil i stor grad oppheve norske avstandulemper, styrke norsk konkurransevne, og ha stor betydning for videre utvikling av samfunns- og næringsliv.

Det kan gå fort

Rail Baltica, Warszawa–Tallin (87 mil), skal nå bygges på 6 år. Oslo–Bergen, Haugesund, Stavanger blir totalt på 60 mil, Oslo–Trondheim, Ålesund 81 mil, og her foreligger detaljerte planforslag fra Norsk Banes utredning med Deutsche Bahn International (DBI), som for det meste er mye mer detaljert enn en vanlig KVVU. En KVVU med utgangspunkt i dette materialet vil derfor kunne gå mye raskere enn ellers mulig. Det kan også vurderes å gå direkte til en KS1. De gode resultatene, som bl.a. nedbetaling av investeringer gjennom billett- og fraktinntekter i løpet av 30 år, bør være av stor offentlig interesse å få undersøkt nærmere i en KVVU eller KS1. Jernbaneverkets lyntogutredning er ikke sammenlignbar, da den la til grunn helt andre premisser (bl.a. få stasjoner langs banene, ikke godstrafikk, og under 45 % overføring fra flytrafikken).

Med vennlig hilsen

Beate Marie D. Eide Eirik F. Sakariassen Thor Håkon Bakke Tore Johan Øvstebø Jon H. Midtmageli

Lyntogforum
Vestfold og Telemark

Lyntogforum
Rogaland

Lyntogforum
Vestland

Lyntogforum
Møre og Romsdal

Lyntogforum
Gudbrandsd./Mjøsa