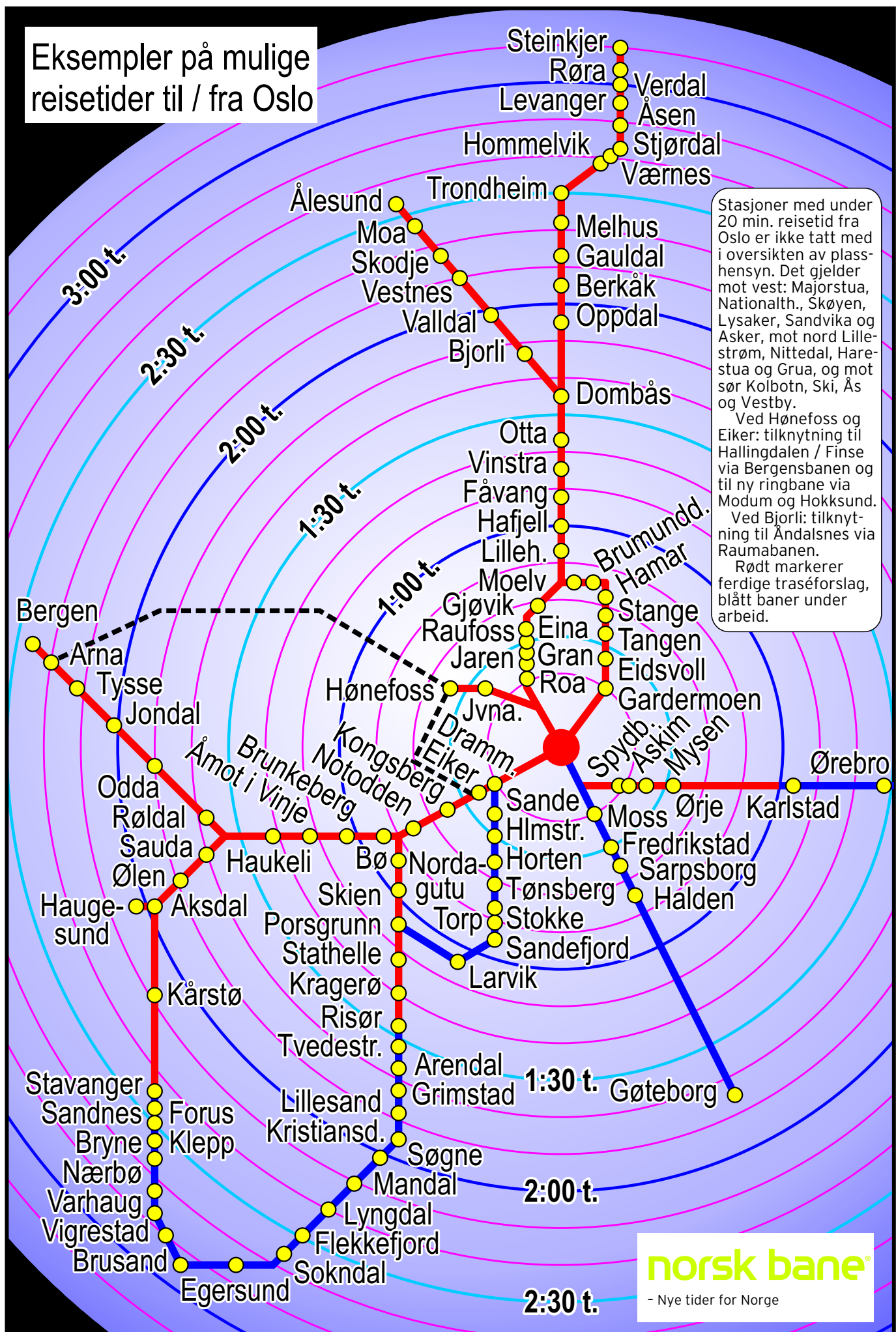


## Nokre nøkkelinformasjonar om Vestlandsbanen over Haukeli:

1. Høgfartsbane Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger i fleirbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk, i eit nett med mange stasjoner. Banen knyt samstundes området mellom Bergen, Haugesund, Stavanger saman i eit InterCity-nett på Vestlandet.
2. Fleirbrukskonseptet gir ein bane som er svært konkurransedyktig i fleire marknader: Langdistansetraffikk i høve til fly og bil (2 ½ time Oslo – Bergen/Stavanger, 2 timer Oslo – Haugesund), regionaltrafikk og godstrafikk (ca 5 timer Vestlandet – Oslo, over natta til kontinentet). Fleirbrukskonseptet gir store samfunnsøkonomiske effektar, eit breitt inntektsgrunnlag og knyt landet, regionar og kommunar tettare saman.
3. Høg fart gir også høg produktivitet: Tog og personale kan frakte passasjerane på om lag en tredjedel av tida toga i dag brukar, og kan slik gjere langt fleire turar, frakte langt fleire passasjerar per dag, og gi monaleg meir kostnadseffektiv drift.
4. Sjølv om Noreg har færre innbyggjarar enn mange andre land, har vi likevel et høgt trafikkgrunnlag: Nordmenn reiser i gjennomsnitt 10 gongar meir med innanriksfly enn elles i Europa. Flyreisande mellom Paris og Lyon, og mellom Madrid og Sevilla, året før dei opna høgfartsbaner der, var 940 000 og 730 000. Flyreisande Oslo – Bergen var 1,722 millionar i 2013, Oslo – Haugesund, Stavanger 1,971 millionar, Bergen – Stavanger 721 000, til saman 4,414 millionar. Vi reiser også mest med bil per innbyggjar i Europa. Og har samstundes eit skrikande behov for eit betre transportsystem for gods.
5. Utgreiinga til Norsk Bane/Deutsche Bahn International viser svært gode drifts- og samfunnsøkonomiske resultat for Vestlandsbanen over Haukeli:
  - a) Positiv samfunnsøkonomisk gevinst med 1,77 kr per investert krone
  - b) Frakt- og billettinntekter<sup>1</sup> dekker drifts- og vedlikehaldsutgifter, samt nedbetaling av investeringane (146 mrd i 2012 – kroner) i løpet av 30 år,
  - c) Reduksjon av klimautslipp med 752 000 tonn CO<sub>2</sub> per år.
  - d) 17 færre drepne, 44 færre hardt skadde og 481 færre lettare skadde per år.
  - e) 1700 færre trailerar på vegane kvar dag.
6. Traséen er detaljert planlagt i målestokk 1:000, dobbeltspora, dimensjonert for 270 – 300 km/t i persontrafikken. Persontoga passerar saktare godstog via 4 spor i alle stasjoner og ekstra forbikøyringsavsnitt.
7. Trafikkgrunnlaget gir 2 avgangar per time i kvar retning Bergen – Oslo, Stavanger/Haugesund – Oslo og Bergen – Stavanger. Mellom forgreiningspunktet ved Røldal og Oslo, blir det til 4 tog i timen. Ved 16 timar per døgn, gir det 64 tog i døgnet mellom Vest- og Austlandet. Til samanlikning er det no til saman 74 - 80 fly per dag og retning mellom Vestlandet (Bergen, Haugesund, Stavanger) og Austlandet (Gardermoen og Torp). I tillegg til framskriven flytrafikk, kjem også mykje overført biltrafikk.
8. På 2 ½ time rekk toget 9 - 10 stopp undervegs Oslo – Stavanger og Oslo – Bergen (utan stans ville det brukt 1:45 t). Med mange avgangar kan ein ha eit varierende stoggemønster med 21 stasjoner på strekningane, som m.a. Flytoget ved Lillestrøm eller lyntoget Tokyo – Osaka (med 17 stasjoner på 51 mil).
9. Forbindelsen mellom Bø/Notodden og Grenland, Vestfoldbanen og ny Sørlandsbane langs kysten styrkar verknadane for Vestlandsbanen og Telemark ytterlegare. Stasjonar i Telemark: Haukeli, Åmot i Vinje, Brunkeberg/Seljord, Bø, Notodden, Nordagutu, Skien, Porsgrunn, Stathelle, Kragerø.
10. Nokre døme på reisetider (talet på stopp undervegs i parentes): Bergen/Stavanger - Oslo 2 ½ time (10); Skien - Oslo: 58 min (4) (0), Skien - Nordagutu: 11 min (0), Skien - Bø: 20 min (1), (2), Skien - Åmot: 41 min (2), Porsgrunn - Kragerø: 16 min (1), Porsgrunn - Risør: 21 min (1) og Skien - Bergen: 1:58 t (8).
11. Er ein sentral del av planane for eit nasjonalt nett av høgfartsbaner i fleirbrukskonsept, jamfør vedlagde plansje over reisetider og stasjonar, som ein då kan nå i mest heile Aust-, Sør-, Vest- og Midt-Noreg.

<sup>1</sup> Nokre døme på gjennomsnittleg billettinntekt som er lagt til grunn, i 2014-prisar: Oslo - Bergen 736 kr, Oslo - Stavanger 771 kr, Oslo – Haugesund 686 kr, Bergen - Stavanger 494 kr, Skien – Bergen 589 kr, Åmot – Oslo 354 kr. Ordinær billett 2. klasse vil ligge 50 - 70 kr over, lågpris ned mot 150 – 250 kr under, og 1. kl. ordinært ca. 450 kr over gjennomsnittsinntekt.

Eksempler på mulige reisetider til / fra Oslo



Stasjoner med under 20 min. reisetid fra Oslo er ikke tatt med i oversikten av plasshensyn. Det gjelder mot vest: Majorstua, Nationalth., Skøyen, Lysaker, Sandvika og Asker, mot nord Lillestrøm, Nittedal, Harestua og Grua, og mot sør Kolbotn, Ski, Ås og Vestby.

Ved Hønefoss og Eiker: tilknytning til Hallingdalen / Finse via Bergensbanen og til ny ringbane via Modum og Hokksund.

Ved Bjorli: tilknytning til Åndalsnes via Raumabanen.

Rødt markerer ferdige traséforslag, blått baner under arbeid.

