

LYNTOG I NORGE

Med eller uten Møre og Romsdal

Ålesund 02.05.2012



LYNTOG TIL M&R

"Regionutvikling i høyhastighet"

Adm.Dir. Rolf Fiskerstrand

Fiskerstrand Verft AS / BLRT AS

M&R- et ekspansivt fylke med stort behov for effektiv transport og kommunikasjon



Næringslivet i M&R står for en betydelig verdiskaping og har et høyt kompetansenivå

- Eksportrettet industriregion i et globalt marked med stort behov for transport og kommunikasjon
- M&R har flere av landets mest besøkte reisemål og har stort potensiale innen turisme

Tilgjengelighet på relevant kompetanse er en forutsetning for en videre utvikling

- Et ekspansivt næringsliv og et godt regionalt høyskoletilbud kan sikre kompetansetilgang, men kampen om ungdommen er stor
- Behovet for utvidede bo- og arbeidsregioner er økende
- Distriktets attraktivitet og opplevd "nærhet til større samfunn" betyr nok etter hvert mer og mer

M&R – helt utelatt i Jernbaneverkets utredning for lyntog



For å holde fylkets ekspansive posisjon og tiltrekke seg kompetente medarbeidere, er tidsmessig kommunikasjon helt avgjørende, men - - -

- Jernbaneverket har utredet fremtidig lyntog i Norge for behandling av Nasjonal Transportplan våren 2013 (NTP 2014-23)
- M&R er helt utelatt i denne utredning og satsningen kommer ikke oss til gode
- Jernbaneverkets utredning tenderer mot at lyntog Oslo – Trondheim skal gå via Østerdalen og dette blokkerer for lyntog til M&R for all fremtid
- Vår eneste mulighet er at lyntog til Trondheim går via Gudbrandsdalen og med en sidegrein fra Dombås til M&R
- Jernbaneverket har utredet lyntog for persontrafikk med få stasjoner og ikke inkludert transport av gods. Heller ikke planlagte region- / IC –tog på Østlandet er inkludert. Dette reduserer flerbruk og inntektsgrunnlag

Erfaring med lyntog fra andre land



- Utvikler regionene raskere, skaper nye jobber og er en økonomisk motor og pådriver (eks. fra bla.Tyskland +2,7%)
- Gir en sterk samfunnsøkonomisk utvikling og konkurransekraft
- Gir bedre økonomisk effekt enn å oppgradere eksisterende jernbanesystem
- Raskere transport – bedre bedriftsøkonomi (Norge: 1/3 av reisetiden)
- Langt bedre regularitet (Spania 99,6%)
- Frankrike, Spania, Tyskland og Portugal leder an i Europa
- Lyntog regnes som en investering for å modernisere samfunnet.

Lyntogforum M&R – mål for arbeidet



Vi har som mål for vårt arbeid:

- M&R blir med i vedtaket om lyntog i NTP våren 2013 (for perioden 2014-2023)
- Lyntog til Trondheim/M&R **må** gå gjennom Gudbrandsdalen med dobbeltspor hele veien
- Høyhastighetsbanene bør bygges for flerbrukskonsept som samtidig betjener både langdistanse, regional- /IC-trafikk og godstrafikk i et finmasket nett med stasjoner
- 21 avganger pr.dag til Oslo (2,5 time)

Lyntog til M&R – positive resultat



Banenettet Oslo – Trondheim / Ålesund, via både Gjøvik og Hamar, vil kunne gi:

- Positiv samfunnsøkonomisk nytte/kost effekt på 1,51
- Positivt årlig driftsoverskudd dekker løpende drift og vedlikehold for tog og bane og kan i tillegg betale ned investeringen på 30 år med rente på 2,9%
- Reduksjon CO₂ - utslipp med 687.000 tonn pr.år (50% fra godstrafikk – 25% fra bil – 25% fra fly)
- Slakke stigninger (maks 1,25%) gir store muligheter for godstrafikken - 1.500 tonn pr.tog (tilsv. 75 trailere) og 9 godstog pr.døgn
- Anntatt 60 færre drept og hardt skadede pr.år

Lyntog til M&R – positive resultat



En investering i lyntog til M&R er samfunnsmessig lønnsomt, en effektiv regionalutvikling og en god sikring av vår fremtid som et ekspansivt fylke.

Vi må søke støtte og sørge for at Gudbrandsdalen blir valgt, - da har vi en mulighet.

Vestlig rute har større befolkningsgrunnlag og langt større flerbruksverdi enn via Østerdalen

Vestlandet står for ca. 70% av verdiskapningen i Norge. For industrifylket M&R vil det være dramatisk om lyntogtraseen blir lagt via Østerdalen.