

Bergen kommune
Postboks 7700
5020 BERGEN

Dato: 03.04.2023

Vår ref.: SVB/kf

Deres ref.:

Søknad om tilskudd til en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli

Sammendrag

Vestlandsbanen over Haukeli er en planlagt høyfartsbane for langdistanse-, regional og godstrafikk mellom endepunktene Oslo, Skien, Bergen, Haugesund og Stavanger. Banen vil gi en helt ny kvalitet og kapasitet i godstogtrafikken og svært korte reisetider mellom et stort antall stasjoner, som f.eks. Oslo – Bergen på 2:25 timer, Stavanger – Bergen på 1:35 timer og Odda – Bergen på 35 minutt. Prosjektet vil være en nøkkelinvestering for overgangen til et klimanøytralt samfunn med lav energi-, areal- og ressursbruk, og en sterk drivkraft for nærings- og samfunnsutviklingen lokalt, regionalt og nasjonalt. Mange vil oppleve at avstandsulempene nærmest blir opphevet. Vestlandsbanen vil utvide bo-, arbeids- og kompetanseområdene og styrke grunnlaget for lokal bosetting og næringsetablering.



Illustrasjonen viser planlagte reisetider avrundet til nærmeste 5 minutter, inkludert opphold på i gjennomsnitt annenhver stasjon. Godsfrakt vil ta omtrent dobbelt så lang tid som reiser med persontog.

Den siste større utredningen om Vestlandsbanen over Haukeli er fra 2012 og ble utført av *Deutsche Bahn International (DBI)* på oppdrag fra Norsk Bane. Mye har endret seg siden den gangen. Norsk Bane ønsker nå å få gjennomført en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli og få levert viktige resultat før Stortingets behandling av ny Nasjonal transportplan på våren 2024. Dette vurderes som svært viktig også av Lyntogforum Vestlandsbanen over Haukeli.

Det er det spanske konsultentselskapet *Sener* som vil gjennomføre og være faglig ansvarlig for arbeidet, med svenske *Kreera* og professor emeritus Bo-Lennart Nelldal i *Bolle Rail Research* som underleverandører. *Sener* har høy kompetanse og bred erfaring fra høyhastighetsbaner i eget og andre land. De er, målt i global omsetning, blant de 20 største, europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttjenester.

DBI konkluderte i sin utredning med svært positive resultater for klima, samfunn og økonomi, som blant annet store reduksjoner i de norske klimagassutslippene og at inntektene fra passasjer- og godstrafikk ville dekke drift og vedlikehold av tog og baner, samt nedbetaling av investeringskostnadene i løpet av 30 år. Dette er svært interessante resultater å få en ny vurdering av i forbindelse med Stortingets behandling av en ny Nasjonal transportplan og behovet for grønn omstilling.

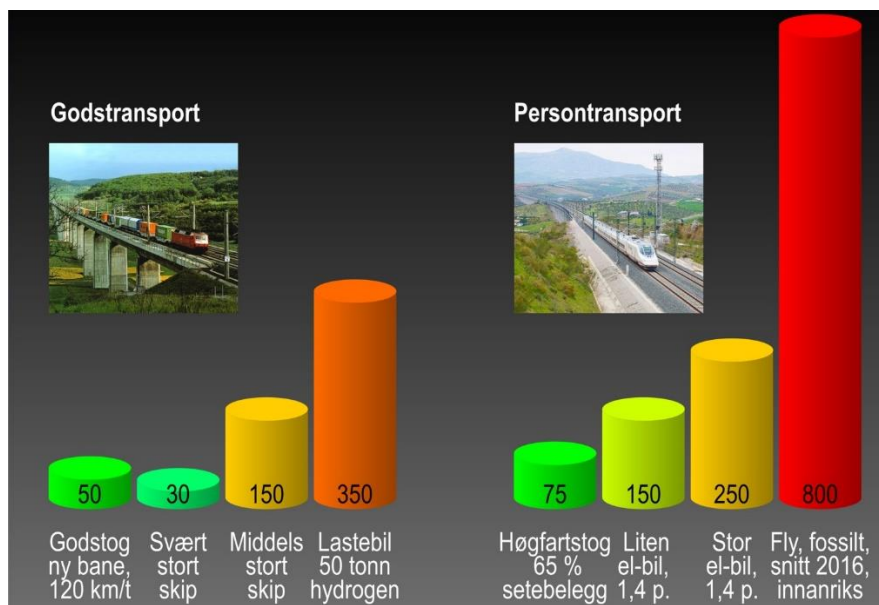
Vi søker derfor om tilskudd til en ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli, basert på *DBI*'s traséforslag. *Sener* vil utarbeide nye og uavhengige kalkyler av trafikk og inntekter, kostnader, drifts- og samfunnsøkonomi, klima og øvrige samfunnseffekter. Samlet kostnadsramme for denne utredningen er 7 millioner kroner.

Deutsche Bahn Internationals utredning kom til svært positive resultater

Utredningen *Deutsche Bahn International* gjennomførte på oppdrag fra Norsk Bane mellom 2008 og 2012 konkluderte med en klar anbefaling om å bygge Vestlandsbanen over Haukeli. Utredningen påviste betydelige trafikkvolum og høy lønnsomhet som følge av nettverkløsningen og flerbrukskonseptet for langdistanse-, regional- og godstrafikk. Vestlandsbanen vil kombinere flere strekninger i ett nettverk (Oslo/Skien – Bergen, Oslo/Skien – Haugesund/Stavanger, Bergen – Haugesund – Stavanger og Oslo – Skien) og slik få mye trafikk for hver meter bane. Bare flytrafikken i området var i 2019 (før covid) på nesten 80 fly daglig i hver retning øst-vest og nesten 5 millioner flypassasjerer. Det er f.eks. fem ganger flere enn det var mellom Paris og Lyon året før de åpnet høyfartsbanen der.

Vestlandsbanen vil også binde sammen Vosse- og Jærbanen, åpne et ringsamband mellom nedre Buskerud, Telemark og Vestfold og gi kraftige reisetidsbesparelser til og fra Sørlandet. Et klimanøytralt, pålitelig, areal- og energieffektivt transportsystem som Vestlandsbanen vil ha stor regional og nasjonaløkonomisk betydning.

DBI fant at billett- og fraktinntektene vil kunne dekke drift og vedlikehold av Vestlandsbanen og betale ned investeringene i banen i løpet av 30 år. Reduksjonen i klimagassutslipp ble kalkulert til 752 000 tonn CO₂ per år. Klimautslipp under bygging av banen vil bli kompenserte innen 5 år. Langt lavere energibehov for togdrift enn for andre transportmidler vil redusere energibruken til samferdsel med ca. 2 TWh årlig. Se <https://www.norskbane.no/fag/vestlandsbanen/> for mer informasjon.



Illustrasjonen viser energibehovet til drift av ulike transportmidler, målt i Watt-timer per tonn-km (godsfrakt) og person-km (reiser). Oppgaven for "svært stort skip" gjelder for containerfraktskip på interkontinentale ruter. Disse går til vanlig ikke til havner i Norge. Oppgavene for elbiler er inkludert tap i batteriet og i det lokale forsyningsnettet. En økning i fartsnivået fra 80 til 110 km/t vil øke energibehovet med 30-50%, mest for de minste bilene. Tog har lavest energibehov av alle motoriserte transportmidler.

Utredningen fra *DBI* skapte et stort moment for saken og bidro sterkt til et Stortingsvedtak i Nasjonal transportplan 2010 – 2019 om at videre utredninger «skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål» og at «det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner».

Det daværende Jernbaneverket, nå Bane Nor, valgte i sin utredning i 2010 – 2012 imidlertid å utelate godstrafikken og mesteparten av regionaltrafikken, siden en bare planla tre stasjoner mellom endepunktene, mot 26 hos *DBI*. Til tross for kalkulerte togreisetider på under 2 ½ time regnet Jernbaneverket med en markedsandel tog/fly på bare 45 % for tog, mot 80 % ifølge internasjonale erfaringer. En la også til grunn at alle tunneler måtte bygges som på Follobanen, med to separate løp og full utstøpning eller innvendig betongkledning.¹

Alt dette påvirket selvsagt både klimaeffekter og lønnsomhet. Men det har vist seg vanskelig å få satt et offentlig søkelys på forutsetningene som lå til grunn for Jernbaneverkets høyfartsutredning, og et negativt inntrykk fra denne har dessverre satt seg hos mange.

En ny og oppdatert utredning er viktig å få gjort nå

Saken stoppet litt opp med to utredninger med forskjellige konklusjoner. Men Jernbaneverkets utredning, basert på helt andre premisser enn Stortinget la til grunn, bør ikke bli stående som siste ord i saken. Begge utredningene er nå også over 10 år gamle, og det trengs uansett en oppdatering. Ved å bruke et annet selskap enn *DBI*, men også med høy kompetanse og bred erfaring fra høyhastighetsbaner, vil man i tillegg få et nytt, kompetent blikk på saken. Kommer de til lignende resultater som *DBI*, bør det vekke oppmerksomhet og gi grunnlag for nye politiske beslutninger.

Ny Nasjonal transportplan skal behandles av Stortinget innen sommeren 2024. Når det nå varsles reduserte statlige investeringer i samferdselssektoren, kan en ny vurdering av muligheten for å finansiere banebyggingen med billett- og fraktinntekter være ekstra viktig for framdrift og realisering. Samtidig vil oppdatert dokumentasjon på Vestlandsbanen sine bidrag til reduksjoner i klimagassutslipp, arealbeslag, energibehov og naturinngrep som følge av samferdselsinvesteringer være viktige moment for debatten om løsninger på klimakrise, naturkrise og energikrise.

En ny og oppdatert utredning om Vestlandsbanen over Haukeli må også sees i sammenheng med at både EU og det internasjonale energibyrået (IEA) går inn for en tredobling av trafikken med høyhastighetstog og en dobling av godstrafikken på bane innen 2050. EU varsler også en kraftig økning i avgiftene for bruk av vei etter prinsippet "forurensere betaler". Uten en effektiv baneløsning kan transportkostnadene bli svært store for det eksportrettede næringslivet vårt.

Utredning i regi av Sener

Norsk Bane har inngått en intensjonsavtale om utredningsarbeidet med det spanske konsulentsekskapet *Sener*.² *Sener* vil ha det faglige ansvaret for utredningen om Vestlandsbanen over Haukeli, og har valgt svenske *Kreera* og professor emeritus Bo-Lennart Nelldal i *Bolle Rail Research* som underleverandører. Nelldal var tidligere direktør for baneavdelingen i den Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm og har jobbet mye med høyhastighetsbaner og transportmodeller. *Kreera* har rundt tretti ingeniører, planleggere, prosjektutviklere, landskapsarkitekter og kulturgeografer som arbeider innen samfunnsutvikling og infrastruktur med flere oppdrag innen jernbane i Sverige, inkludert høyhastighetsbaner.





Målt etter global omsetting, var *Sener* i 2021 blant de 20 største europeiske selskapene innen ingeniørfaglige konsulenttjenester.³ Selskapet arbeider også med miljøteknologi, romfart og forsvar i tillegg til infrastruktur og drift for fly, biler, skip og tog. *Sener* har høy kompetanse og lang erfaring

¹ Det skjedde til tross for underliggende fagrapporter om at bare 6 % av tunnelene ville trenge full utstøpning.

² <https://www.group.sener/?lang=en> (om hele *Sener*), <https://www.group.sener/markets/mobility/?lang=en> (om samferdsel) og <https://www.group.sener/markets/mobility/rail/?lang=en> (om jernbane og høyfartsbane).

³ Se https://www.efcanet.org/sites/default/files/2022-02/EFCA_Sector_Review_2021_0.pdf, side 9

Rail Major projects

AMERICA	EUROPE	SPAIN	AFRICA AND ASIA
California High-Speed Rail (USA). Palmdale-Burbank Section (60 km)	UK HS2 Phase One (UK) Engineering Delivery Partner. London-Birmingham section	Spanish High Speed Railway Network (SPAIN) - Full Involvement	Detailed design for Dar es Salaam - Morogoro line (TANZANIA)
 <ul style="list-style-type: none"> • Toluca-Ciudad de Mexico Regional Railway (Mexico) • Maya Train (Mexico) • Do Frango Railway Line (Brazil) 	 <ul style="list-style-type: none"> • Spain/France International High Speed, section Figueras-Perpignan • FERRMED European Railway axis • High Speed railway hubs in Wroclaw, Poznan and Lodz (Poland) 	 <ul style="list-style-type: none"> • High Speed Line Madrid-Valencia • High Speed Line Madrid-Barcelona • High Speed Line Madrid-Galicia 	 <ul style="list-style-type: none"> • UAE High Speed Network • Saïda-Moulay Railway Line (Algeria) • Moroccan Railway Northern Lines Upgrade • New Delhi Shivaji Nagar Pune and Bijwasan railway stations (India)

Illustrasjonen viser noen av prosjektene *Sener* har medvirket i.

fra planlegging, analyse og oppfølging av alle typer banebygging, og har jobbet svært mye med høyfartsbaner. Spania har i løpet av de siste 30 år bygd nesten 400 mil med høyfartsbaner, det nest største nettet av høyfartsbaner i verden (etter Kina), og *Sener* har medvirket i nesten alle prosjektene, i tillegg til prosjekt i flere andre land.

Sener har også medvirket til flere publikasjoner for Den internasjonale jernbaneunionen (UIC), blant annet: «High Speed Railway System Implementation Handbook», «High Speed Service Start-Up Handbook», «Commuter and Regional Services Handbook» og «Handbook to Support the UIC to Develop a Mixed Traffic Study with Both High Speed and Freight Trains».

Den nye utredningen vil bli basert på de beste tilgjengelige grunnlagsdata. F.eks. vil mobiltelefondata fra millioner av reiser bli benyttet til utviklingen av en transportmodell og til trafikkprognosene. Beregningene av klimakonsekvensene vil bli utarbeidet i tråd med sannsynlig markedsutvikling og ny kunnskap de siste 10 årene. *Sener* vil selvsagt stå faglig fritt og ansvarlig for sine konklusjoner, slik det også var for *DBI*. Rapporten vil bli publisert på vår nettside og være fritt tilgjengelig for alle.

En utredning av stor samfunnsmessig og politisk betydning

Det mest interessante og viktigste i denne omgangen er å få avklart om *Sener* finner lignende resultater for Vestlandsbanen over Haukeli som *DBI* fant for over 10 år siden, når utviklingen siden da tas hensyn til. Det kan gjøres på basis av traséforslaget fra *DBI*, om man legger inn en margin for å ta høyde for sannsynlige endringer av traséen som følge av hus- og veibygging i de senere årene. *Sener* vil ut ifra dette utarbeide nye og oppdaterte kalkyler av anleggskostnadene, nye trafikkprognoser, nye analyser av effektene for klima, miljø og samfunn, og nye samfunns- og driftsøkonomiske kalkyler. Disse resultatene vil være av stor samfunnsmessig og politisk betydning for viktige retningsvalg framover. Kostnaden for utredningen er beregnet til 7 millioner kroner.

Dersom resultatene av utredningen blir positive, vil det åpne nye muligheter i det videre arbeidet for realisering av Vestlandsbanen over Haukeli. En mulighet kan være at statlige myndigheter følger opp med å sette i gang en ny, statlig høyhastighetsutredning. En annen mulighet er å gå videre til en neste utredningsfase, hvor *Sener* vil ha en bredere og mer grunnleggende tilnærming til vurdering av konsept, korridor, trasé og driftsopplegg, slik det også gjøres i offentlige konseptvalgutredninger (KVU). *Sener* vil da analysere flere ulike alternativ og utvikle en anbefalt løsning i en optimalise-

ringsprosess. Undersøkelsene skal være så detaljerte og omfattende at de kan gi grunnlag for rask prosjektgjennomføring, enten det skjer i offentlig eller privat regi. Utredningsarbeidet vil også kunne utvides til andre, aktuelle strekninger, ikke minst for å synliggjøre potensialet til et moderne, nasjonalt og nordisk jernbanenett.

Raskest mulig oppfølging og framdrift

Det er et mål å sikre rask nok framdrift til at viktige resultater kan foreligge i september/oktober i år, for å kunne benyttes som innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2024. Søknaden sendes til aktuelle kommuner, fylkeskommuner, organisasjoner og bedrifter langs traséen for Vestlandsbanen. Vi håper på en bred deltakelse ut ifra ulike forutsetninger, men også at noen vil kunne bidra med større beløp på minst en halv million kroner for å sikre framdrift og finansiering.

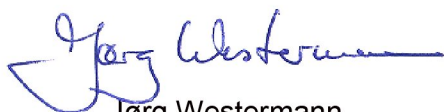
Skulle vi ikke få finansiert og gjennomført utredningen, vil innbetalte tilskudd bli tilbakebetalt. Skulle vi få inntekter som overstiger 7 millioner kroner, vil de ved behov kunne dekke eventuelle ekstrakostnader knyttet til utredningen eller inngå i finansieringen av en neste fase, etter samråd med tilskuddsgiverne. Eventuelle overskytende, ubrukte midler vil bli betalt tilbake forholdsmessig til tilskuddsgiverne.

Oppsummering

DBIs tidligere utredning om Vestlandsbanen over Haukeli har vist store, positive muligheter for samfunns- og næringsutvikling langs banen og en kraftig reduksjon av klimagassutslipp, ulykker, areal- og energibruk til samferdsel. Men etter de 10 årene som har gått siden denne utredningen, er det behov for en ny og oppdatert utredning. Det er også viktig med tanke på et stadig sterkere fokus på effektive tiltak for klima, miljø og lavere energibruk. Det vil være gunstig å få resultater fra arbeidet innen Stortingets behandling av ny Nasjonal transportplan i juni 2024. Vi har nå muligheten til dette gjennom en avtale med selskapet *Sener*, som har brei internasjonal erfaring innen området. Vi søker nå om tilskudd til dette arbeidet, og håper dere vil finne det interessant å bidra til dette.

Med vennlig hilsen

Norsk Bane AS



Jörg Westermann
Daglig leder



Thor W. Bjørlo
Kommunikasjonssjef