

## ORDFØREROPPROP TIL STORTINGET

### **1. Regjeringens forslag til NTP beskriver et nett av høyhastighetsbaner kun som en eventuell mulighet etter 2030. Høyhastighetsbaner må prioriteres inn tidligere!**

Norge sliter med store avstandsulemper og høye transportkostnader. Stigende energipriser øker problemene. Et nett av høyhastighetsbaner i Norge og til våre naboland, planlagt etter et flerbrukskonsept for langdistanse-, InterCity-/regional- og godstrafikk, vil gi en sterk nedgang i reise- og frakttidene i Norge, redusere transportkostnadene kraftig og ha store positive virkninger for klima, miljø og sikkerhet. Samtidig vil store deler av banenettet trolig finansiere seg selv, se pkt. 4. Vi mener at arbeidet for å realisere et slikt banenett ikke kan utsettes til ubestemt tid, men må gjennomføres nå og med full styrke!

### **2. NTP-forslaget refererer kun til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning. Denne har blitt kritisert for sterkt misvisende konklusjoner. Stortinget må ikke basere avgjørende valg for norsk samferdsel på én omdiskutert rapport, men bør bl.a. få undersøkt hvorfor Jernbaneverket kom til helt andre konklusjoner enn f.eks. Deutsche Bahns utredninger på oppdrag fra Norsk Bane AS.**

Høringsuttalelser til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning fra bl.a. næringsforeninger og naturvernorganisasjoner,<sup>1</sup> analyser fra Norsk Bane AS<sup>2</sup> og frittstående økonomer<sup>3</sup> styrker oss i vår oppfatning om at Jernbaneverkets utredning ikke kan være et tilstrekkelig grunnlag for et Stortingsvedtak. I sin utredning utelot Jernbaneverket bl.a. godstrafikk og store deler av regionaltrafikken, definerte InterCity-trafikk på Østlandet som et separat transportsystem, baserte inntektskalkylen på svært lave billettinntekter og valgte en analysemetode for klimavirkninger som ga fem ganger dårligere resultat enn Jernbaneverkets analysemetode for InterCity-strekningene ville gitt.

### **3. Stortinget må ikke godkjenne jernbaneprosjekter som vil begrense jernbanens konkurransekraft og hindre en felles standard i nettet av høyhastighetsbaner.**

Jernbaneverket synes dessverre ikke å etterkomme Stortingets gjentatte vedtak om å dimensjonere nye baner for minimum 250 km/t. Når togene på planlagte InterCity-strekninger ikke vil oppnå høyere gjennomsnittshastighet enn ca. 100 km/t, f.eks. Oslo – Skien på 1:47 timer, kan planarbeidet neppe være i samsvar med Stortingets hastighetskrav. Slike prosjekter vil begrense jernbanens konkurransekraft og vil ikke tilfredsstille standardkravene til et nett av høyhastighetsbaner. Vi krever at verbale forsikringer om minst 250 km/t, slik de står i NTP-forslaget, følges opp og dokumenteres med konkrete planer.

### **4. Stortinget gjorde i 2009 flere framsynte vedtak om høyhastighetsbaner. Disse må følges opp. Det kreves nå velfunderte beslutninger og organisatoriske og økonomiske forutsetninger for en snarlig realisering av høyhastighetsbaner.**

I NTP-vedtaket i juni 2009 ba Stortinget om videre utredninger med "bygging av høyhastighetsbane som siktemål". Bl.a. skulle en "arbeide spesielt med konsepter for flerbruksbaner" som "ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk." Dette er i svært liten grad fulgt opp på statlig hold. Deutsche Bahns utredninger på oppdrag fra Norsk Bane AS svarer derimot til Stortingets bestilling og er svært grundige og

<sup>1</sup> [http://www.regjeringen.no/pages/37948904/Naeringsforeninger\\_ulike.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/37948904/Naeringsforeninger_ulike.pdf) og

[http://www.regjeringen.no/pages/37948904/Naturvernforbundet\\_Framtidenivarehender\\_Naturogungdom.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/37948904/Naturvernforbundet_Framtidenivarehender_Naturogungdom.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=212> og <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=213>

<sup>3</sup> <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=216>, <http://www.dagsavisen.no/samfunn/frykter-politiske-milliardtabber/> og <http://www.dn.no/forsiden/kommentarer/article2591596.ece>

detaljerte. Vi mener at disse utredningene, og det arbeidet som gjøres i våre regioner for å avklare aktuelle traséer, må bli anerkjent som sentrale deler av grunnlaget for en ny nasjonal jernbaneplan. Denne planen må bl.a. avklare trasévalg, prioriteringer, organisering og finansiering. Vi vil her vise til Deutsche Bahns utredninger for Oslo – Bergen / Haugesund / Stavanger og Oslo – Trondheim / Ålesund som konkluderer med et samlet driftsoverskudd på over 18 mrd kr årlig. Slike økonomiske resultater åpner for egenfinansiering og rask realisering, men krever også helt andre organisatoriske betingelser enn jernbanen i Norge har hatt til nå.

03.06.2013

**Geir Aarbu**  
Aremark

**Thor R. Hals**  
Askim

**Kyrre Lindanger**  
Bokn

**Jon Rolf Næss**  
Bykle

**Olav Kasland**  
Bø i Telemark

**Bengt Fasteraune**  
Dovre

**Erik Unaas**  
Eidsberg

**Sigve Sørheim**  
Etne

**Thomas Fosen**  
Flesberg

**Erik Skjervagen**  
Fyresdal

**Bjørn Iddberg**  
Gjøvik

**Petter Steen jr.**  
Haugesund

**Sven Tore Løkslid**  
Hjartdal

**Håvard W. Osflaten**  
Hobøl

**Jon Larsgard**  
Jondal

**Vidar Lande**  
Kongsberg

**Asbjørn Tolo**  
Kvam

**Torstein Tveito**  
Kviteseid

**Steinar Tronhus**  
Lesja

**Bjarne Eiolf Holø**  
Lom

**Stein Erik Lauvås**  
Marker

**Torgeir Dahl**  
Molde

**Halvor Homme**  
Nissedal

**Björg Tveito Lundefaret**  
Nome

**Bjørn Inge Ruset**  
Norddal

**Eli Hovd Prestegården**  
Nore og Uvdal

**Jørn Christensen**  
Notodden

**John Opdal**  
Odda

**Ola Røtvei**  
Oppdal

**Ellen Solbrække**  
Rakkestad

**Lars Olav Hustad**  
Rauma

**Dag Lislien**  
Rollag

**Kari Haugen Pettersen**  
Rømskog

**Frode Sulen**

Sauda

**Hans Sundsvalen**

Sauherad

**Solveig S. Abrahamsen**

Seljord

**Svein Olav Agnalt**

Skiptvedt

**Terje Vadseth**

Skodje

**Knut Espeland**

Spydeberg

**Torkel Myklebust**

Suldal

**Steinar Bergsland**

Tinn

**Hilde Alice Vågslid**

Tokke

**Ole André Myhrvold**

Trøgstad

**Harald Stakkestad**

Tysvær

**Geir Inge Lien**

Vestnes

**Ole Johan Vierdal**

Vindafjord

**Arne Vinje**

Vinje

**Mari Helene Botterud**

Øyer