

## **Partienes programforslag om høyhastighetsbaner (per 01.02.2017)**

Nedenfor følger en oversikt over partienes programforslag ang. høyhastighetsbaner/lyntog. Fem partier (KrF, V, SV, MDG g Rødt) har med viktige formuleringer om hh-baner. Tre partier (H, Frp og Sp) har ikke med hh-baner. Ap har ikke lagt frem sitt programforslag ennå, men gjør det 7. – 8. februar.

Vi lager en ny oversikt når partienes program er endelig vedtatt, slik at det kan være tilgjengelig informasjon for alle frem til Stortingsvalget.

Nederst i dokumentet er en oversikt over tidspunkt for partienes landsmøter.

### **Partier med programformuleringer om høyhastighetsbaner**

#### **KrF, andreutkast, s. 120, fra linje 21 (høringsfrist 01.02.17)**

Høyhastighetsutredningen viser at store deler av landet kan få nytte av jernbanenett dimensjonert for høy hastighet. KrF ønsker å satse på høyhastighetstog i Norge. Det er et mål å få reisetider med tog mellom de 4 største byene i Sør-Norge som bidrar til at det meste av dagens flytrafikk overføres til tog. Det betyr reisetider ned mot 2,5 timer fra sentrum til sentrum. En ny høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Stavanger/Haugesund/Bergen vil være den største distrikts- og regionalpolitiske satsingen for Sør-Norge i nyere tid. Selv om vi har en liten befolkning, reiser vi mye og flere av de innenlands flyrutene i Sør-Norge er blant de mest trafikkerte strekningene i Europa. Etablering av høyhastighetstog vil overføre persontrafikk fra både fly og bil, og legge til rette for mer godstransport fra veg til bane. Dette vil bidra til betydelige reduksjoner i klimautslipp. All utbygging av dobbeltspor på Intercity-strekningene må planlegges og bygges slik at de om noen år kan brukes av høyhastighetstog. Det må arbeides målrettet for realisering av høyhastighetstog. Med vesentlig kortere reisetider vil bo- og arbeidsmarkedsregioner utvides og endres. På den måten kan en slik utbygging gi en betydelig avlastning for pressområder og boligmarkedet i byene.

#### **Venstre, andreutkast (høringsfrist 17.02.17)**

s. 43, fra linje 21:

Venstre vil ha en miljøvennlig transportsektor som skal gi innbyggerne en enklere, tryggere og mer miljøvennlig hverdag. Venstres mål er en omlegging og reduksjon i bilbruken og å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt. Venstre vil bygge moderne høyhastighetsbaner som kan brukes av både godstrafikk og regional- og langdistanse persontrafikk. Slike konkurransekraftige høyhastighetsbaner vil samtidig bidra til kraftige kutt i norske klimautslipp gjennom overføring av store deler av dagens fly-, bil- og godstrafikk til elektrisk og langt mer energieffektiv drift.

Venstres hovedmål for transportpolitikken er

- å halvere utslipp fra transportsektoren innen 2030
- at det skal bli enklere å gå, sykle og reise kollektivt
- å gjøre det enklere og billigere å kjøre miljøvennlige biler
- å gjøre jernbanen raskere og mer moderne

s. 47, fra linje 1

#### **5.4 Raskere tog**

Togene i Norge går ikke raskere i dag enn de gjorde på midten av 70-tallet. For at jernbanen skal bli konkurransedyktig, må reisetiden bli betydelig kortere. Venstre vil bygge ut dobbeltspor som er tilrettelagt for høye hastigheter. Det viktigste formålet med nye dobbeltsporstrekninger er å skape konkurransedyktige jernbanelinjer til Göteborg, Stockholm, København og mellom de største norske byene.

#### 5.4.1 Mer moderne jernbane

”Venstre vil modernisere jernbanen”

Venstre vil modernisere dagens jernbane, og bygge ny infrastruktur som er mer konkurransedyktig. Tog har stort potensial for å bli det foretrukne alternativet på flere strekninger. Framtidas persontog må være ledende på brukervennlighet og kundeservice for å gi passasjerene bedre reiseopplevelser. Raskere og mer moderne togsett vil gjøre reisen enda bedre, og flere vil velge tog fremfor fly og bil. Venstre vil at jernbanen skal være det foretrukne alternativet i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk.

#### **SV, andreutkast (med frist endringsforslag 25.02.17)**

s. 23:

Jernbanen skal binde landet sammen. SV vil gjøre det enklere å reise, pendle og transportere gods og varer på en miljøvennlig måte. Da trenger vi både raskere og bedre jernbane. I 2015 lå tre av Europas elleve mest trafikkerte innenlands flyruter i Norge. Utslippene fra flytrafikken har økt kraftig og vil fortsette å øke dersom vi ikke satser på mer miljøvennlige transportmidler. SV vil ha en storstilt satsning på tog i hele landet. Vi vil også utvikle strekninger med lyntog mellom de store byene slik at reisetiden reduseres kraftig.

SV vil (*vi har tatt med her bare kulepunkt som kan ha med lyntog å gjøre*)

- Øke utbyttet fra Avinor. Vi vil endre Avinors finansieringsmodell slik at investeringer må behandles politisk. Mer av samfunnets investeringer må gå til jernbane i stedet for flytrafikk.
- Prioritere å ferdigstille byggingen av InterCity-triangelet. Nye strekninger må bygges med 300 km/t som fartsstandard for å kunne bli del av det nye lyntognettet.
- Øke bevilgningene til jernbanen kraftig. Vi vil bedre vedlikeholdet, sikre mot ras og øke kapasiteten, slik at togtilbudet blir bedre og tryggere.
- Planlegge lyntog mellom de store byene, og opprette et eget lyntogselskap. Dette vil være et konkurransedyktig alternativ til fly- bil- og godstrafikk på vei, og ha stor betydning for reduksjon i klimagassutslippene. Regional- og godstransporten må integreres i planleggingen.
- Forlenge og styrke jernbanen i nord. Det er viktig å sikre rask nullutslippstransport av gods og personer i hele landet. SV vil starte planlegging av jernbane til Tromsø.
- Redusere flytrafikken. Vi går mot nye rullebaner på flyplassene ved de store byene.
- Slå sammen NSB og Bane Nor. Infrastruktur og drift er tett sammenvevd og et sammenslått selskap vil kunne ta et helhetlig ansvar for togtrafikken. SV vil stoppe privatiseringen og bevare offentlig monopol på norsk persontransport på jernbane, og se infrastruktur og trafikk i sammenheng.

#### **MDG, utkast, versjon 2, s. 42 og utover (høringsfrist 01.03.17)**

##### KOLLEKTIVTRANSPORT OG JERNBANE

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp, forurensing, støy og naturinngrep. For å redusere miljøskadene er det viktig å reversere veksten i selve omfanget av transport blant annet gjennom en helhetlig arealplanlegging.

Vi vil gjøre kollektivreisen til ryggraden i Norges transportsystem. Skal vi lykkes med å innfri forpliktelsene vi har påtatt oss i Paris-avtalen, må vi investere mye i en omlegging av transportsektoren i årene som kommer. Kollektivtransporten må bli langt mer miljøvennlig og tilby attraktive kollektivtjenester tilpasset det lokale befolkningsgrunnlaget, både i byene og i distriktet. Staten må premiere de storbyområdene som er villige til å forplikte seg til å redusere biltrafikken og bymiljøavtalene og miljøtransportpakkene for distriktene må brukes aktivt. Skal Norge lykkes med det grønne skiftet, må vi skape gode løsninger for hele landet gjennom insentiver og støtteordninger som bidrar til bærekraftig mobilitet der folk bor.

De Grønne vil prioritere det som kan gi rask reduksjon i flytrafikk mellom de store byene og reduksjon av bilkjøring i byregioner. Toget skal være det foretrukne transportmiddelet på lange og mellomlange reiser, og til det nære utland som Stockholm og København. Da må reisetiden mellom de store byene kortes ned og antall avganger øke. For De Grønne er det viktig å sikre raskest mulig utbygging og et best mulig tilbud fremfor stadige omorganiseringer av jernbanesektoren.

**De Grønne vil:** (gjengitt her bare kulepunktene som kan gjelde høyhastighetsbaner)

- Ferdigstille Intercity-utbyggingen på Østlandet og starte byggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo
- Bygge dobbeltspor på Trønderbanen, Vossebanen og Jærbanen
- Gjennomføre en mulighetsstudie av bærekraftige transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norge-banen og sentrumsregionen rundt Tromsø
- Redusere reisetiden med tog mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim til maks fire timer og Oslo-Stavanger til maks seks timer innen 2025
- Bygge ut høyhastighetsbane mellom de store byene
- Forbedre utenlandsforbindelsene med jernbane, spesielt Oslo-Stockholm og Oslo-København

**Rødt. [Programkomiteens andreutkast](#) (frist innspill 05.03.17)**

Samferdsel og kollektivtransport, s. 56, fra linje 1693:

«Et godt kollektivtrafikknett gjør behovet for privatbiler mindre og fører til lavere utslipp. Dette gir bedre folkehelse gjennom bedret trafikksikkerhet, redusert lokal luftforurensing og tilrettelegging for økt mosjon som del av transportsystemet. Et samfunn med lavere utslipp av klimagasser har ikke nytte av mer motorveier, større flyplasser og andre investeringer som driver opp trafikken. Midlene vi i dag bruker på dette kan føres over til kollektivtrafikk. Vi må bygge høyhastighets jernbane framfor veiutvidelser, satse på sykkel og buss, trikk og bane forrang i byene. Vi må legge til rette for et desentralisert arbeids- og tjenestetilbud.»

Linje 1714 og videre:

«d. Ingen bygging av rullebane nr. 3 på Gardermoen e. Reduksjon av flytrafikk mellom de største byene i Sør-Norge gjennom bygging av høyhastighetsbaner.»

s. 57, linje 1755 ff:

15.5 Norge skal ha et jernbanenett som er rusta for fremtidens transportbehov

- a. Det skal bygges høyhastighetsjernbane med dobbeltspor i Norge til bruk for økt regional og langdistansetransport for personer og gods, med eksplisitt mål om å redusere trafikk på vei og med fly
- b. Jernbaneutbygging skal skje gjennom offentlig prosjektfinansiering for å sikre hurtig utbygging
- c. Samarbeid med Sverige og Danmark for å koble norsk høyhastighetsjernbane til kontinentet
- d. Jernbanen i Norge skal gjenreises som en samlet etat med ansvar for både infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold. Den pågående oppsplittingen av jernbanene i Norge vil få store skadevirkninger.
- e. Jernbanenettet skal utvides, kobles sammen med svenske og finske linjer, og nå til blant annet Tromsø og Kirkenes, og oppgradering av alle eksisterende baner med flere krysningsspor, flere parallelle spor og mer effektive terminaler. Tromsø-Narvik bygges først.
- f. Eksisterende jernbanelinjer med ulik trasé skal opprettholdes der det er et stort gods- eller passasjergrunnlag, også etter at høyhastighetsbaner er bygd.

## **Partier uten formuleringer om høyhastighetsbaner**

### **Senterpartiet, [endelig forslag fra programkomiteen](#) (ikke til ny høring, ser det ut til).**

Ingenting om høyhastighetsbaner, men denne setningen fra linje 46 på s. 37 kan evt gi en liten åpning å arbeide videre på: «Jernbane er en effektiv og miljøvennlig transportform. Senterpartiet vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods, og arbeider ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal være det mest attraktive transporttilbudet mellom landsdelene».

### **Høyre, [Programkomiteens andreutkast og endelig forslag til program](#) lansert 12.01.17 (ikke ny høring)**

Ingenting om høyhastighetsbaner. Innledningen til kapittelet om jernbane, s. 30, linje 1179, kan man knytte en del positivt til: «Jernbanen knytter regionene sammen. Høyres mål er å knytte bo- og arbeidsområder tettere sammen gjennom rask utbygging av togtilbudet i storbyområder. Mer gods skal gå på skinner enn på vei.» Men jernbanen blir ikke noe offensivt virkemiddel, når programforslaget ender opp med: «De viktigste grepene for dette er å styrke vedlikeholdet, bygge flere kryssingsspor og øke antall avganger. Jernbanen skal rustes opp til fullgod standard.» og «Bygge ut flere dobbeltspor og lange kryssingsspor for å fjerne flaskehals, øke kapasiteten, redusere transporttiden og få bedre punktlighet for gods og passasjerer.»

### **Frp, [Programkomiteens 3. høringsforslag](#), sendt ut 09.01.17 (frist innspill ikke oppgitt)**

Om jernbane fra s. 87, linje 4386.

Ingenting om høyhastighetsbaner. Programmet begrenser seg mye til IC og å «ruste opp jernbanen rundt de andre store byområdene i Norge». Setningen i linje 4415 kan evt. gi muligheter å jobbe videre på: «oppgradere jernbanenettet mellom de store byene og landsdelene til å tåle opp mot 250 km/t.»

## **Ikke lagt fram programforslag ennå**

### **Arbeiderpartiet. Programforslaget ikke lagt frem ennå. Første utkast til program lanseres på Arbeiderpartiets landsstyremøte 7.- 8. februar 2017.**

Det er [Arbeiderpartiets sentralstyre](#) som utgjør programkomiteen, og [nestleder Hadia Tajik](#) leder prosessen. Fram til 20. juni 2016 har programprosessen vært helt åpen, og alle kunne komme med innspill. Totalt kom det inn 2625 forslag gjennom "ditt forslag", og over en halv million stemmer ble avgitt på forslagene. Aps stortingspolitikere på de ulike saksfeltene har koordinert innspill og samråd på sine felter i denne perioden.

Det ble utviklet fem ulike debatthefter til programdebatten med temaene [arbeid](#), [skole](#), [klima](#), internasjonalt og [gode lokalsamfunn](#). Disse ble brukt ute i organisasjonen blant annet i samråd og temamøter.

## **Tidspunkt for partienes landsmøter i 2017**

Høyre:	10. – 12. mars, Thon Hotel Oslo Airport, Gardermoen
SV:	17. – 19. mars, Clarion Hotel Oslo Airport, Gardermoen
Senterpartiet:	24. – 26. mars, Trondheim
Venstre:	29. mars – 02. april, Ålesund
Rødt:	31. mars – 02. april, Håndverkeren Konferansesenter, Oslo
Ap:	21. – 23. april, Oslo
KrF:	27. – 30. april, Trondheim
Frp:	05. – 07. mai, Clarion Hotel Oslo Airport, Gardermoen
MDG	19. – 21. mai, Lillehammer