

Lyntogforslag fra SV og V i statsbudsjettet for 2018

I nasjonal transportplan 2018-2029 ble det enstemmig vedtatt at «fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett» og «for å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå». Flere partier har også med lyntog i sine program, også partiene V og Krf, som nå er «på vippen» i Stortinget. Med aktiv oppfølging, kan altså kommende stortingsperiode gi viktige gjennomslag for lyntog i Norge.

SV v/Arne Nævra markerer allerede saken sterkt med flere merknader og forslag om lyntog i budsjettinnstillingen fra Transport- og kommunikasjonskomiteen. Venstre v/Jon Gunnes følger også opp med en merknad om lyntog. (MDG, Rødt og Krf, som også har med lyntog i programmene sine, er ikke med i komiteen denne perioden).

Vi ser frem til videre oppfølging fra disse partiene i 2018, og håper på selskap fra flere. Lyntogfora, Lyntogets Venner og Norsk Bane vil følge opp med informasjon overfor partier, Storting og samfunnsliv.

Nedenfor følger utdragene om lyntog fra mindretallsmerknadene til SV og V, samt linken til hele komiteinnstillingen om budsjettet.

s. 15, 2.2.4 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti:

D e t t e m e d l e m understreker at lyntog er fremtiden i Norge. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti påse at nye intercitystrekninger på jernbanen oppfyller kravene til å inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane.

D e t t e m e d l e m understreker at nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa, og at innenriksrutene er noen av de mest trafikkerte i vår verdensdel. Derfor vil Sosialistisk Venstreparti på sikt erstatte den enorme flytrafikken med lyntog mellom de store byene i Norge. En ny lyntogutredning må på plass, siden tidligere planer hadde store mangler og var bygd på feil premisser.

s. 22 (Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter): Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at en avgift på de mest trafikkerte flyrutene innenlands vil kunne være et effektivt virkemiddel for å sikre lyntogfinansiering i Norge. En slik avgift vil være etter modell fra bompenger, der man iligger avgift på enkelte strekninger hvor midlene går til å finansiere lyntog på de aktuelle strekningene. D e t t e m e d l e m ber regjeringen legge frem en sak om en slik avgift på strekningene Oslo–Kristiansand, Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stockholm. På denne bakgrunn fremmer d e t t e m e d l e m følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavløsningsavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntog i Norge.»

s. 25 (Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter): Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har vedtatt et nullvekstmål, som innebærer at all økning i persontrafikk i de store byene skal tas med sykkel, kollektiv eller gange. En storstilt satsing på nye motorveier står i sterk kontrast, for ikke å si direkte motsetning til, dette målet. D e t t e m e d l e m viser for eksempel til fagetatens grunnlagsrapport for prosjektet fergefri E39 fra 2016. Den anslår for det første at prosjektet vil koste om lag 340 mrd. kroner i henhold til foreløpige estimer. Det er en sum som kunne finansiert for eksempel en storstilt lyntogutbygging. Rapporten understreker også at prosjektet har en målkonflikt med nullvekstmålet i de store byene. D e t t e m e d l e m advarer sterkt mot å fortsette investeringer i prosjektet, som etter d e t t e m e d l e m s syn, både er et pengesluk og som motarbeider vedtatte mål i klimapolitikken.

s. 42 (Kjørevegsavgift): Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på at nordmenn flyr ti ganger mer enn gjennomsnittet i Europa, og at innenriksrutene er noen av de mest trafikkerte i vår verdensdel. Dette medlem mener det må være et mål på sikt å erstatte den enorme flytrafikken med lyntog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København. Dette medlem merker seg at for å konkurrere med fly må lyntog tog ha en fart på 250–300 km/timen. For å få lønnsomhet i planen er det dessuten viktig å legge opp til et sambrukskonsept, der skinnene skal brukes til både langdistanse, regiontog og godstrafikk. Intercity er første del av utbyggingen.

Dette medlem viser også til at høyhastighetsutredningene fra Jernbaneverket og fra Norsk Bane med Deutsche Bahn International begge kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banen. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner og mer overført flytrafikk fant sistnevnte at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer. I tillegg til de nærings- og samfunnsmessige virkningene vil i så fall drift og kanskje også utbygging av høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept kunne kundefinansieres. Det vil da kunne frigjøre midler til en raskere og bredere utbygging av jernbane i Norge.

Dette medlem ber derfor om at det snarest mulig igangsettes en ekstern kvalitetssikring (KS1) av disse to lyntogutredningene, som et grunnlag for oppfølgende, nye utredninger.

Dette medlem viser til at i vedtatt NTP 2018–2029 bes det om et «strategidokument for den videre utviklingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.»(kap 3.4.3) Stortinget slo også fast at «fremtidige jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil kunne inngå i et fremtidig høyhastighetsnett (kap 4.2.3)».

Dette medlem mener at dagens bit-for-bit-planlegging ofte gir dyre og uhensiktsmessige løsninger, med flaskehalsar som blir begrensende for fremtidig kapasitet, konkurransedyktighet og lønnsomhet. Helhetlig planlegging av hele strekninger for et kommende høyhastighetsnett vil gi helt andre muligheter for kostnadskontroll, konkurransedyktighet og inntjening.

For å få dette til ønsker dette medlem å etablere et nytt, statlig selskap under navnet «Nye Baner». Selskapet skal stå for planlegging og gjennomføring av disse langsiktige utbyggingene. Jernbanen skal ha samme mulighet til langsiktig finansiering av utbygginger som Avinor og bompengeselskapene, slik at kostnadene kan fordeles over hele investeringenes levetid.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om opprettelse av et statlig selskap 'Nye Baner', som skal ha ansvar for utredning, planlegging og utbygging av lyn- Innst. 13 S – 2017–2018 43 tog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.»

s. 53: Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 13: Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om en øremerket flyavløsningsavgift mellom de største byene for å finansiere utredning, planlegging og bygging av lyntog i Norge.

Forslag 14: Stortinget ber regjeringen legge frem en sak om opprettelse av et statlig selskap 'Nye Baner', som skal ha ansvar for utredning, planlegging og utbygging av lyntog mellom de store byene i Norge og til Stockholm og København.

Forslag 15_ Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning av Tromsbanen.

s. 15: 2.2.5 Generelle merknader fra Venstre

De t t e m e d l e m mener all transportvekst i og mellom de største byene i Sør-Norge i fremtiden bør skje med jernbane og kollektivtrafikk. D e t t e m e d l e m viser til at dagens jernbane er svingete og gammel, preget av ustabilitet, tekniske feil og klimatiske påkjenninger. D e t t e m e d l e m peker derfor på at Venstre vil ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traseer. D e t t e m e d l e m vil at jernbanen skal være ryggraden i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk. D e t t e m e d l e m mener dobbeltspor fra Oslo til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss, samt banebygging rundt de største byene, er første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, både for person- og godstransport. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er første etappe av høyhastighetsbane til Europa.

De t t e medlem peker på at for å realisere store infrastrukturprosjekter er det behov for nye måter å planlegge, finansiere og gjennomføre utbygging på. De t t e medlem mener det er behov for økte bevilgninger, mer forutsigbar finansiering og utbygging av lengre strekninger av gangen, ikke oppdeling i små delstrekninger. Ved å organisere utbyggingen riktig mener det t e medlem at det er mulig å få mer ut per investerte krone. Det gir økonomiske besparelser, bedre fremdrift og større sannsynlighet for fullføring innen tidsrammen.

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2017-2018/inns-201718-013s.pdf>