



# Innst. S. nr. 20

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:94 (2005-2006)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede grunnlaget og mulighetene for å realisere en høyhastighetsring for jernbane i Sør-Norge, Den sørnorske høyhastighetsringen."

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Synnøve Brenden Klemetrud, Anne Lise Ryel og Tor-Arne Strøm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, fra Sosialistisk Venstreparti, Gjertrud Kjellesvik, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 17. juli 2006 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at gode

kommunikasjoner på kryss og tvers av landet vårt og over landegrenser er helt grunnleggende for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Det moderne samfunnet krever rask og pålitelig person- og godstransport, post-, IT- og teletjenester. Samtidig fortsetter de norske klimagassutslippene å øke. Samferdselssektoren står for om lag en firedel av utslippene, hvorav biltrafikken står for rundt 70 pst. av disse utslippene, mens bare 0,5 pst. kommer fra jernbanen.

Flertallet vil framheve hovedmålene for transportpolitikken i Nasjonal transportplan - økt trafikksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, regional utvikling, og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for hele landet.

Flertallet vil understreke disse hovedmålenes fokus på at transportsystemet skal sikre god framkomlighet for alle grupper i samfunnet, samtidig som miljø og trafikksikkerhet skal ivaretas. Dette krever en variert satsing i transport- og kommunikasjonspolitikken.

Flertallet mener utvikling av jernbanen som en tidsmessig attraktiv, miljøriktig og sikker transportløsning er viktig for å nå disse målene.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede potensialet for høyhastighetsbaner i Norge, som en del av oppfølgingsarbeidet med St.meld. nr. 24/Innst. 5. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transport (2006-2015), og ser positivt på dette initiativet. Flertallet har også merket seg at selve utredningsarbeidet skal gjennomføres av uavhengige konsulenter og ikke være bundet av eksisterende planer og strategier for utviklingen av jernbanenettet, og at utrederne på fritt grunnlag skal vurdere betingelsene for høyhastighetsbaner i Norge.

Flertallet ser det som viktig at det med utgangspunkt i de viktigste transportmarkedene skal vurderes om det er marked for og realisme i å bygge ut strekninger for betydelig høyere hastighet enn dagens jernbane, og at det i tillegg til de korridorene der det går jernbane

i dag (i første rekke flymarkedet mellom de største byene i Sør-Norge), også er tatt høyde for at utrederne skal vurdere andre markeder som kan være relevante.

Flertallet er enig i at disse forutsetningene legger et godt grunnlag for å belyse potensialet og realismen i en sørnorsk høyhastighetsring, og sier seg fornøyd med at Samferdselsdepartementet legger til grunn at den omtalte utredningen også vil belyse potensialet for en sørnorsk høyhastighetsring, slik som beskrevet i Dokument nr. 8:94 (2005-2006).

Flertallet ser med interesse fram til at utredningen av potensialet for høyhastighetsbaner i Norge ferdigstilles i løpet av våren 2007, og inngår som et grunnlag for Nasjonal transportplan 2010-2019.

Flertallet mener at det å utrede potensialet for høyhastighetsjernbane i Sør-Norge er helt i tråd med den utviklingen vi ellers ser i Europa. Høyhastighetsjernbanen vinner fram i raskt tempo fordi den nettopp er en langt mer effektiv og komfortabel transportform enn fly.

Flertallet vil vise til at de enkelte partiene som står bak flertallet i denne saken, også hver for seg står for en offensiv vegsatsing. Flertallet avviser derfor komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiets forsøk på å gjøre dette til en vegsak.

Flertallet foreslår at Dokument nr. 8:94 (2005-2006) vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil også understreke at gode kommunikasjoner på kryss og tvers av landet vårt og over landegrensene er helt grunnleggende for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Det moderne samfunnet krever rask og pålitelig person- og godstransport, post-, IT- og teletjenester.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets generelle merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 der det bl.a. heter:

"Disse medlemmer vil vise til at i et land som Norge med lange avstander og spredt bosetning, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyest. Fremskrittspartiet ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst, økonomi."

Disse medlemmer har merket seg forslagsstillerens begrunnelse for forslaget der det heter at:

"Forslagsstillerne mener at jernbanen i Norge har store muligheter, også i fremtiden, dersom man satses på en videreutvikling og oppgradering av dagens tilbud til moderne høyhastighetstog."

Videre heter det i forslaget:

"Forslagsstillerne vil fremheve en sørnorsk høyhastighetsring; Oslo - Drammen - Geilo - Bergen - Hauge-

sund - Stavanger - Kristiansand - Oslo, med reisetider som kan konkurrere med fly, som en svært fascinerende tanke, og som derfor bør utredes."

Disse medlemmer deler ikke dette syn.

Disse medlemmer peker på at jernbanen er lite egnet som en effektiv transportform der det er liten befolkningstetthet og store avstander. Disse medlemmer viser til at henvisninger til, og sammenligninger med, land i EU/hele EU-området ofte benyttes som referanse når det argumenteres for sterk jernbansatsing i Norge. Disse medlemmer mener dette er lite relevant. EU har samlet en befolkning som er 100 ganger større enn Norges befolkning, og bosettingsmønsteret og geografien er svært annerledes enn i Norge.

Disse medlemmer peker også på at selv om tilgjengelig transportstatistikk for Norge er mangelfull når det gjelder transporteffektivitet, transportkostnader, energiforbruk og miljøutslipp for de ulike transportformene (persontransport og godstransport på hhv. sjø, vei, bane og fly), er det klare indikatorer på at persontransport på jernbane, særlig over lengre distanser, har høye anleggs- og driftskostnader, lav transporteffektivitet, stort energiforbruk og betydelige miljøutslipp. Disse medlemmer mener det er lite som tyder på at en storstilt utbygging av høyhastighetsjernbane i Norge vil være en riktig samfunnsøkonomisk samferdselsstrategi.

Disse medlemmer viser til at nytten av økt veiutbygging og bedre veivedlikehold i Norges synes vel dokumentert, og at behovet er stort. Disse medlemmer anbefaler derfor heller en storsatsing på veibygging i Norge. Den bevilgningstakten og den budsjettmessige behandlingen av veibygging/veivedlikehold Norge har hatt gjennom mange tiår, har gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. Norge har en tradisjonell avstandsulempe i den nasjonale verdiskapingsprosessen. Feilslått og mangelfull samferdselspolitikk og manglende ressursatsing på veiutbygging/veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende veiulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål. Når en av hovedutfordringene i norsk samferdselspolitikk i dag er et etterslep i veivedlikehold på landets samlede veinett på 45 mrd. kroner, er dette en tydelig illustrasjon.

Disse medlemmer mener derfor det blir feil signaler, feil strategi og feil ressursbruk med bruk av tid og penger på utredning av fremtidig bruk av høyhastighetsjernbane i Norge. Disse medlemmer vil likevel understreke at Fremskrittspartiet stiller seg åpen for privat satsing på høyhastighetsjernbane, både bygging og drift. Men å bruke altfor knappe offentlige midler til samferdselspolitiske eksperimenter, vil Fremskrittspartiet på den annen side stille seg helt avvisende til.

Disse medlemmer viser også til de økonomiske erfaringene fra byggingen og driften av Gardermobanen.

Disse medlemmer har merket seg at statsrådets begrunnelse for at utredningsarbeid for å utrede potensialet for høyhastighetsbaner i Norge alt er satt i gang, er

"at dette er en del av oppfølgingsarbeidet med St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003-2004)."

Disse medlemmer har ikke registrert vedtak eller merknad om slik utredning i Innst. S. nr. 240 (2003-2004), men derimot at forslag med lignende innhold ble avvist av et stort flertall. Disse medlemmer stiller seg avvisende til Samferdselsdepartementets initiativ og undrende til den tilslutning som nå kommer fra andre politiske partier.

Disse medlemmer mener en fremtredende svakhet ved dagens plan- og utredningssystem for samferdsel, er fagetatenes sterke stilling generelt og Vegdirektoratets dominerende og styrende stilling spesielt. Samferdselsdepartementet har valgt å la tysk kompetanse utrede høyhastighetsjernbane i Norge. Disse medlemmer støtter prinsippet om bruk av utenlandske konsulenter fordi norsk fagmiljø i denne sammenheng blir for lite og derved ikke uavhengig nok. Disse medlemmer mener derfor at spørsmålet om utbygging av et nett av transporteffektive og sikre stamveier i Norge bør utredes av andre enn landets veimyndigheter og uavhengig av oppstartet planprosess for neste Nasjonal transportplan 2010-2019. Disse medlemmer viser til den såkalte "Stamnettutredningen" som nylig er fremlagt fra fagetatene; herunder "Stamvegutredninger" foretatt av Statens vegvesen. Det vil derfor være naturlig at en uavhengig utredning nå gjennomføres og legges frem, og at dette gjøres så fort som mulig for å få et mer uavhengig syn på muligheter og utfordringer enn det fagetaten selv har fremlagt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag;

1. Stortinget ber Regjeringen igangsette en uavhengig utredning om utbygging og finansiering av et moderne stamveinett i Norge. Utredningsarbeidet skal gjennomføres av utenlandske konsulenter for å sikre faglig uavhengighet og ikke være bundet av eksisterende planer og strategier for utviklingen av veinettet. Utrederne skal på fritt grunnlag vurdere betingelsene for et moderne stamveinett i Norge. Med utgangspunkt i de viktigste transportmarkedene skal samfunnsøkonomisk nytte ved å bygge ut et nasjonalt stamveinett med større kapasitet, større hastighet, bedre trafikkisikring og lavere høydeprofil enn dagens stamveinett, utredes. Ulike former for offentlig fullfinansiering skal også inngå i utredningen. Resultatet av arbeidet fremlegges i egen stamveimelding til Stortinget senest høsten 2007.

2. Dokument nr. 8:94 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane - avvises."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittpartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen igangsette en uavhengig utredning om utbygging og finansiering av et moderne stamveinett i Norge. Utredningsarbeidet skal gjennomføres av utenlandske konsulenter for å sikre faglig uavhengighet og ikke være bundet av eksisterende planer og strategier for utviklingen av veinettet. Utrederne skal på fritt grunnlag vurdere betingelsene for et moderne stamveinett i Norge. Med utgangspunkt i de viktigste transportmarkedene skal samfunnsøkonomisk nytte ved å bygge ut et nasjonalt stamveinett med større kapasitet, større hastighet, bedre trafikkisikring og lavere høydeprofil enn dagens stamveinett, utredes. Ulike former for offentlig fullfinansiering skal også inngå i utredningen. Resultatet av arbeidet fremlegges i egen stamveimelding til Stortinget senest høsten 2007.

#### *Forslag 2*

Dokument nr. 8:94 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane - avvises.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:94 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. oktober 2006

**Per Sandberg**  
leder

**Irene Johansen**  
ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 17. juli 2006**

#### **Dokument nr. 8:94 (2005-2006) Forslag fra repr. Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane**

Som en del av oppfølgingsarbeidet med St.meld. nr. 24 / Innst. 5. nr. 240 (2003-2004) ga Samferdselsdepartementet våren 2005 Jernbaneverket i oppdrag å utrede potensialet for høyhastighetsbaner i Norge. Selve utredningsarbeidet skal gjennomføres av uavhengige konsulenter og ikke være bundet av eksisterende planer og strategier for utviklingen av jernbanenettet. Utrederne skal på fritt grunnlag vurdere betingelsene for høyhastighetsbaner i Norge. Med utgangspunkt i de viktigste transportmarkedene skal det vurderes om det er marked for og realisme i å bygge ut strekninger for betydelig høyere hastighet enn dagens jernbane. I tillegg til de korridorene der det går jernbane i dag (i første rekke flymarkedet mellom de største byene i Sør-Norge), er det også tatt høyde for at utrederne skal vurdere andre markeder som kan være relevante.

Disse forutsetningene legger et godt grunnlag for å belyse potensialet og realismen i en sør-norsk høyhastighetsring. I konkurransegrunnlaget for utredningen er det spesielt pekt på at strekninger som i dag ikke har jernbane, skal vurderes og det er konkret pekt på strekningen Bergen - Stavanger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at den omtalte utredningen også vil belyse potensialet for en sør-norsk høyhastighetsring, slik som beskrevet i Dokument nr. 8:94 (2005-2006).

Nye høyhastighetsstrekninger må vurderes i sammenheng med dagens nett. Spesielt må vi for framtiden sikre høy kvalitet og service for intercitytrafikk, regional og lokal trafikk rundt de største byene og godstrafikk.

Tilretteleggingen av utredningen er nå kommet så langt at konsulentene startet utredningsarbeidet i juli 2006 og avslutter fase 1 omkring 1. desember 2006. Denne fasen skal identifisere strekninger som det er interessant å studere nærmere i fase 2. Det legges opp til at hele utredningen skal være ferdig i løpet av våren 2007, og inngå som grunnlag for Nasjonal transportplan 2010-2019, som etter planen skal legges fram for Stortinget høsten 2008.