



Dokument nr. 8:94

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten

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

BAKGRUNN

I 2009 vil det være 100 år siden Bergensbanen over høyfjellet ble åpnet. Prosjektet som mange hadde ment var umulig å bygge, var blitt en realitet. Man våget å satse selv om banen kostet et helt statsbudsjett etter den tids målestokk. Bergensbanen og andre regionalbaners betydning for norsk historie var avgjørende, ved at de gav nye muligheter både for næringsliv og for folk flest. Bortsett fra forbedringer i materiell og noe på kjøreveiene er det stort sett de samme banestrekninger som anvendes i dag. Det er derfor på tide å se på tidsmessige forbedringer. Forslagsstillerne mener at jernbanen i Norge har store muligheter, også i fremtiden, dersom man satser på en videreutvikling og oppgradering av dagens tilbud til moderne høyhastighetstog.

Våre naboland i Europa ser på høyhastighetsjernbane som fremtidsrettet samferdsel, særlig i konkurranse med fly. Høyhastighetsbaner er derfor blitt et viktig satsingsområde i mange EU-land.

Høyhastighetstog bringer passasjerer og gods komfortabelt fra bysentrum til bysentrum med et effektivt og ofte lavere tidsforbruk, og med lavere reisekostnader.

Alternativ transport med høyhastighetsjernbane er også svært positivt for miljøet ved at utslipp av klimagasser fra transportsektoren totalt sett reduseres betydelig. Erfaringer viser også at der man har satset

på et konkurransedyktig høyhastighetstilbud, konkurrerer dette ut flytransport på samme strekninger.

Den siste tids relativt kaotiske tilstander for flyreisende i Norge understreker behovet for konkurranse også her hjemme. Når det gjelder utslipp av klimagasser, representerer for eksempel bare flytrafikken mellom de store byene i Sør-Norge et utslipp på hele 1,2 millioner tonn CO₂, eller tre ganger så mye som biltrafikken i Oslo pr. år.

Forslagsstillerne mener derfor at det også i Norge er interessant å se på mulighetene for en høyhastighetsutbygging, og er kjent med det arbeidet som har vært utført i samarbeid med svenske myndigheter for høyhastighetstog mellom Oslo - Göteborg og videre til København.

Forslagsstillerne vil imidlertid fremheve en sørnorsk høyhastighetsring; Oslo - Drammen - Geilo - Bergen - Haugesund - Stavanger - Kristiansand - Oslo, med reisetider som kan konkurrere med fly, som en svært fascinerende tanke, og som derfor bør utredes.

Den vil binde sammen de store befolkningskonstrasjonene sør for Dovre, og samtidig binde sammen Bergensbanen og Sørlandsbanen til det vi har kalt *Den sørnorske høyhastighetsringen*.

Det er en kjensgjerning at nordmenn flyr mange ganger så mye som våre europeiske naboer. Dette har mange årsaker, mye kan nok tilskrives mangelfullt og lite konkurransedyktig veinett, men også for lange reisetider på dagens jernbanestrekninger.

Den sørnorske høyhastighetsringen vil fysisk gå gjennom fylkene Hordaland, Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Buskerud, Vestfold, Oslo og Akershus. Den vil i tillegg også være relevant for Hedmark, Oppland, Østfold og Sogn og Fjordane, og dermed representere et nytt alternativt reisetilbud med tre fjerdedeler av Norges befolkning som passasjergrunnlag.

Et fremtidsrettet, konkurransedyktig og miljøvennlig transportalternativ er viktig for å videreutvikle Norge. En satsing på et moderne jernbanekonsept vil, om det viser seg å være mulig, fremstå som dette århundrets mobilitets-, effektivitets-, og produktivitetsprosjekt.

Forslagsstillerne vil fremheve at en høyhastighetsring Oslo - Hallingdal - Bergen - Haugesund - Stavanger - Kristiansand, og med mulige alternativer via Telemark og Vestfold over henholdsvis Kongsberg og Drammen, vil representere et konkurransedyktig alternativ til dagens svært omfattende flytrafikk mellom byene på denne høyhastighetsringen.

Et forsiktig overslag over dagens passasjertall på aktuelle strekninger viser at ca. 4 millioner passasjerer reiste med fly mellom disse destinasjonene i 2005. I tillegg kommer båt- og busspassasjerer.

Forslagsstillerne er kjent med at Jernbaneverket, som en del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan og på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, har lyst ut et internasjonalt anbud på utredning av høyhastighetsbaner i Norge. Jernbaneverkets utrede skal undersøke om det er samfunnsmessig interessant med oppgradering eller nybygging av banestrekninger for hastigheter over 200 km/t.

Utredningen skal også, etter det som er opplyst, være en såkalt gjennomførbarhetsanalyse hvor betingelsene for, og konsekvensene av, å bygge ut en eller flere høyhastighetsbaner i Norge, skal analyseres. Jernbaneverket har videre opplyst at utredningen vil inngå som en del av grunnlaget for Jernbaneverkets innspill til Nasjonal transportplan 2010-2019.

Forslagsstillerne er kjent med at utredningen skal omhandle forbedringer, eventuelt overgang til høyhastighetstog mellom de store byene på dagens banestrekninger. Strekningen Bergen - Haugesund - Stavanger er imidlertid ny, og er det som gjør *Den sørnorske høyhastighetsringen* komplett.

Forslagsstillerne mener derfor at denne må inngå i anbudsgrunnlaget for utredningen som nå er utlyst.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

1. juni 2006