



# Representantforslag 142 S

(2016–2017)

frå stortingsrepresentantane Heikki Eidsvoll Holmås, Audun Lysbakken og Karin Andersen

Dokument 8:142 S (2016–2017)

## Representantforslag frå stortingsrepresentantane Heikki Eidsvoll Holmås, Audun Lysbakken og Karin Andersen om lyntogutbygging i Noreg

Til Stortinget

### Bakgrunn

Klimaendringane tvingar oss menneske til å handle – fort. Noreg har høge utslepp av klimagassar per person. Om lag ein tredjedel av utsleppa kjem frå transportsektoren, mellom anna frå ein stadig vek-sande flytrafikk. Nordmenn flyg 10 gonger meir innanlands enn den jamne europearen. I 2015 låg tre av Europa sine elleve mest trafikkerte innanlands fly-ruter i Noreg. Desse var mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger, som alle eignar seg for lyn-tog. EU har i jernbanestrategien sin ei tilråding om at alle sterkt trafikkerte strekningar av denne typen dis-tansar vert trafikkerte med lyntog. Ei flyreise krev 8–10 gonger så mykje energi som ei togreise og er blant transportmidla med dei høgaste utsleppa av klima-gassar. I dag har ein ingen realistiske nullutslepps-løysingar for flytrafikk, medan lyntog er ein kjend teknologi som Noreg kan ta i bruk, og som andre land allereie satsar på.

Ein måte å redusere flytrafikken på, er å planleg-ge og bygge ut eit nytt lyntognett, nasjonalt og til na-bolanda, og ta dette inn i komande Nasjonal trans-portplan (NTP). Det vil bidra til ei viktig elektrifise-ring av norsk samferdsel og slik bidra til kraftige kutt i norske klimautslepp. Det vil auke konkurranse-krafta i omstillinga frå oljeøkonomi til grøn økonomi og bør dessutan kunne brukast til å utvikle naudsynt kompetanse innan klimavenlege materialar og byg-geprosessar.

Lyntog er det einaste realistiske alternativet til fly på lange distansar. Føresetnaden er at reisetida vert drastisk redusert, samstundes som Noreg vert knytt til eit felles nordisk lynfartsnett og vidare ut i Europa. Internasjonale erfaringar viser at 80 prosent av dei reisande vil velje tog framfor fly dersom reisetida vert redusert til 2,5 time. Det bør vere eit mål om 2,5 timars reisetid mellom dei største byane i Sør-Noreg, og mellom dei skandinaviske hovudstadane.

Intercity-strekningane må byggast ferdig og vere første del av eit nasjonalt lyntognett. Nye strekningar må byggast med ein minimumsfart på minst 250 km/t, og minimumsfart på 300 km/t der dette er mogleg. Dette må gjerast for å ha ein fartsstandard som gjer det mogleg å kunne verte del av eit framtidig lyntognett. Intercity-, regional- og langdistansetrafikk vil gjensidig kunne styrke kvarandre og gje auka tilbod med fleire avgangar. Difor er det uheldig at regjeringa har gjeve signal om å utsette utbygginga av ytre Intercity-strekning. Integrering i lyntognettet vil òg gjere Inter-city-strekningane meir lønsame. Ei rask utbygging av to jernbanetunellar under Oslo er dessutan avgjerande for å sikre nok kapasitet til både lokaltog og lyntog.

I tillegg til kort reisetid mellom byane vil moderne dobbeltspora banar planlagte for eit fleirbruks-konsept dekke behovet for regional- og godstrans-port, og dermed redusere både utslepp, vegslitasje og ulukkesrisiko knytt til biltrafikken. Dei vil binde lan-det betre saman, bidra til regional utvikling og ha po-sitive ringverknader for næringslivet. Ei slik heil-skapleg utbygging av lyntog planlagt for å ta auka godsmengder, gir auka lønsemd i prosjektet. Sam-stundes gir tog sjansen til å stoppe undervegs, som fly ikkje har, samfunnsøkonomiske gevinstar ved å binde arbeidsmarknader tettare saman og bidra til ei regional utvikling og fortetting av knutepunkta der lyntoga stoppar.

Ein miljøvenleg samferdslepolitikk handlar om å flytte pengane frå bygging av nye rullebanar og kostbare vegprosjekt inn mot byane, til ei storstilt satsing på lyntog. Jernbanen skal ha same høve til langsiktig finansiering av utbyggingar som Avinor og bompenge-selskapa, slik at kostnadene vert fordelte over levetida til investeringa. Difor bør det etablerast ei øyremerkta flyavgift, etter modell av bompengefinansiering av vegar, der flyavgifta vert krevd inn på strekningar som vert planlagte for lyntog, ei såkalla flyavløysingsavgift. I utgangspunktet bør dette vere på flystrek mellom Oslo og dei fire store byane i Sør-Noreg som har flyplassar: Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand. Moglege lyntog- og jernbanetraséar til lenger nord må òg vurderast.

Utgreing om lyntog, planlegging og utbygging bør gjerast av ein egen prosjektorganisert etat, slik Gardemobanen i si tid vart drive fram. Det må sytast for tilstrekkeleg samordning med Bane NOR sitt arbeid med den øvrige jernbanedrifta og utbygginga.

## Forslag

På denne bakgrunnen set forslagsstillarane fram følgjande

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringa fullføre bygginga av Intercity-strekningane, inkludert ytre Intercity-strekning til Lillehammer, Grenland og Halden, innan vedteken planlagt tidsfrist.
2. Stortinget ber regjeringa utarbeide ein nasjonal plan for eit lyntognett der dei første strekningane vert gjort klare for prinsippvedtak om bygging i kommande stortingsperiode.
3. Stortinget ber regjeringa legge fram forslag om ei øyremerkta flyavgift mellom dei største byane for å finansiere utgreing, planlegging og bygging av lyntogbanar i Noreg.

26. april 2017

**Heikki Eidsvoll Holmås**

**Audun Lysbakken**

**Karin Andersen**