

UTRED HØYHASTIGHETSBA NE NÅ!

Møre og Romsdal SV sender følgende innspill om høyhastighetsbaner til forhandlinger om revidert statsbudsjett for 2023, eventuelt forhandlinger om statsbudsjett for 2024:

Stortinget ber regjeringen om få på plass en ny utredning av **høyhastighetsbaner** med mål om et konkurransedyktig, miljøvennlig og raskere **reise- og frakttilbud mellom landsdelene, de store byene og videre til utlandet** enn mulig med fly og vei.

Spesielt ønskes vurdert høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for **gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster**, pga. de ekstra klima- og samfunnsgevinster og inntekter et slikt flerbrukskonsept kan gi. Det skal også undersøkes hvilke effekter en slik høyhastighetsbane fra Trondheim videre til Nord-Norge vil ha.

Det ønskes videre undersøkt om, og i hvor stor grad, høyhastighetsbaner kan gi overskudd som kan dekke nedbetaling av investeringer og slik bidra til finansiering og raskere realisering av banene. Og om utbygging kan gjøres av et helintegriert selskap med ansvar for bygging, drift og vedlikehold.

For å bidra til rask framdrift, og for å kunne inkluderes i det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan, skal det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlagsmateriale, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en konseptvalgutredning eller kvalitetssikring av konseptvalg..

Det settes av 50 millioner kroner til denne utredningen.

Kort om bakgrunnen for forslaget:

Overføring av trafikk fra fly, trailer og bil til jernbane vil kunne kraftig redusere **klimautslipp** og **energibruk** i transportsektoren. Jernbane er i tillegg langt mer **arealeffektiv** enn vei, har langt **høyere transportkapasitet**, har **ikke utslipp fra dekk- og veislitasje** og gir **mindre støy og færre ulykker**.

I tillegg til samfunnsmessige effekter, skal det undersøkes om det kan sannsynliggjøres at enkelte høyhastighetsbaner vil kunne gi et **overskudd på driften** som vil kunne dekke deler av investeringskostnadene, slik flere miljøer hevder. At dagens langdistansetog Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen i årevis før covid ble drevet uten driftstilskudd for persontrafikken, sannsynliggjør mulighetene for overskudd for langt raskere baner.

Det må også vurderes om allerede foreliggende utredningsmateriale fra bl.a. Norsk Bane og Oslo–Stockholm 2:55 kan nyttiggjøres som grunnlagsmateriale og bidra til raskere og rimeligere framdrift av undersøkelsene.

SV viser til at både EU-kommisjonens transportdirektiv Sustainable and Smart Mobility Strategy av 09.12.2020 og IEA i rapporten «Net Zero by 2050. A Roadmap for the Global Energy Sector» fra mai 2021 går inn for å tredoble omfanget av høyhastighetsnettet innen 2050 og øke overføringen av godstransport fra vei til bane. I tillegg går EU inn for en drastisk økning i veiavgiftene for å dekke skadene som følge av alle utslipp til luft, jord og vann, samt støy, ulykker m.m. Det er derfor viktig også for **konkurranskraften til norsk næringsliv** med et tilbud om effektiv og klimanøytral banetransport. IEA foreslår å redusere hastigheten på motorveier til 100 km/t.

Det vises også til at det i NTP 2022 – 2033 ble vedtatt å «... gjennomføre en høyhastighetsutredning for strekningen Oslo–Trondheim» (s. 227, kapittel 11.8.5). SV vil utvide dette til alle aktuelle strekninger og sikre raskest mulig framdrift. Utredningene må også ses i sammenheng med aktuelle investeringer i Nordlandsbanen og Nord-Norgebanen.