Forslagsstiller. Roald Aga Haug

**Framlegg:** Det bør setjast av midlar til utgreiing  av eit høgfartsbanenett for tog i Noreg.

**Grunngjeving:** Noreg har tre innanriksruter med fly som er blant dei 20 mest  trafikkerte flystrekningane i Europa. Ein hovudgrunn til det er at me ikkje har eit jarnbanealternativ som kan konkurrera med tanke på rask transport. Både Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Oslo-Trondheim vil kunne vera akuelle for lyntog med reisetid på 2,5-3 timar.

Høgfartsbane vil kunne redusera behovet for flytrafikk vesentleg, og i tillegg redusera behovet for utvidingar av eksisterande flyplassar. Med ny teknologi i betongproduksjon vil også CO2-avtrykket ved bygging av slike banar verta vesentleg redusert. Det er på høg tid at dette får ei ny, grundig utgreiing. Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept innfrir rammebetingelsene for NTP 2025 – 2036, hvor samferdselsdepartementet har vektlagt tre rammebetingelser: Klimamål, energiknapphet og redusert statlig økonomisk handlingsrom, jf. plansje 5 fra samferdselsministerens presentasjon i innspillsmøtet om NTP 13.02.2023. Dette er «all in» for høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for langdistanse-, regional- og godstrafikk.

Et nasjonalt nett av slike baner vil redusere klimagassutslipp med flere millioner tonn årlig. Jernbane er også langt mer energieffektiv enn fly, trailere og personbiler. Et nasjonalt nett av høyhastighetsbaner vil kunne redusere energibruken innen samferdsel med ca. 10 TWh årlig. Til sammenligning har Miljødirektoratet beregnet at, med dagens transportmønster, vil behovet for fornybar kraft til transportsektoren øke fra 2 TWh i dag til mer enn 60 TWh

i 2050 som følge av innfasing av batterielektriske løsninger og produksjon av avansert biodrivstoff, hydrogen, ammoniakk og syntetisk drivstoff. Samtidig viste utredningen til DBI at drift, vedlikehold og investeringer i høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept kan finansieres gjennom billett- og fraktinntekter. Det kan gi et nytt økonomisk handlingsrom for bygging av jernbane. Jernbanens lave andel av person- og godstrafikken i Norge skyldes ikke bare et togtilbud som enten har begrenset attraktivitet eller mange steder ikke eksisterer i det hele tatt. Det vil rett og slett ikke være plass til noen sterk økning av trafikken på dagens 90 % enkeltsporete baner – uansett hvor mange krysningsspor man skulle bygge. Det konstaterer også RailTech i dette oppslaget fra 20.06.2023: “No” to rail operators and traffic jams: Norway’s serious problem of capacity» og deres konklusjon er: «The solution: more double track». Det er imidlertid hverken mulig eller hensiktsmessig å bygge dobbeltspor ved å legge et nytt spor ved siden av det gamle. Det må bygges nytt, slik det også gjøres i InterCity-området på Østlandet. Og når det bygges nytt, bør det bygges for et konkurransedyktig togtilbud. Skal folk og næringsliv velge tog, trengs det et mer attraktivt tilbud enn fly og vei kan gi. Det vil også kunne gjøre jernbanedriften i Norge langt mer lønnsom, som omtalt innledningsvis.»

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |