

Kollektivtransport og jernbane:

Innspill til stortingsbehandling av NTP 2014–2023

Statlige midler til bymiljøpakker

Regjeringen foreslår å innføre såkalte bymiljøpakker, som – sammen med belønningsordningen – vil gi 26 mrd. kroner til i byområdene i løpet av tiårsperioden.

Kommentar

Det er svært positivt at det skal brukes mer statlige midler til miljøriktige transportløsninger i storbyen. Det er ekstra bra at midlene skal fordeles på bakgrunn av lokale myndigheters vilje til å ta i bruk tiltak som innfrir målet i Stortingets klimaforlik om ingen personbilvekst.

Forslag

Stortinget må slutte seg til regjeringens forslag om statlige midler til bymiljøpakker.

Forutsigbar og alternativ finansiering – med klimaeffekt

For å realisere store jernbaneprosjekt på en kostnadseffektiv og rask måte trengs forutsigbar og tilstrekkelig finansiering, som forholder seg til en avklart ferdigstillingsdato. Regjeringen foreslår i NTP en ordning der særskilte større prosjekt kan behandles separat av Stortinget, noe som gir større forutsigbarhet. I tillegg åpnes det i særskilte tilfeller for å bruke bompenger på veg til å bygge ut jernbanen, uten at dette er forutsatt i noen konkrete prosjekt.

Kommentar

Forslaget om ny og mer forutsigbar finansieringsform er bra. NTP inneholder imidlertid ingen alternative midler til utbygging av jernbanen, på linje med at veger kan finansieres gjennom bompenger og flyplasser gjennom Avinors inntekter fra taxfree-salg, parkeringsplasser og landingsavgifter.

Regjeringen bør jobbe videre med konkrete prosjekt der bompenger på veg brukes til utbygging av jernbanen parallelt. Bompenger på motorvegene på Østlandet og inn mot de større byene har også en trafikkbegrensende effekt. Nedlegging av bomstasjoner skal etter planen skje f.eks. i nordre Vestfold i 2013 og langs E 6 i Østfold og på Svinesund seinere i NTP-perioden, noe som vil styrke vegtrafikkens konkurransekraft ytterligere. Videreføring av bompenger her vil kunne øke tempoet i utbygging av hhv. Vestfoldbanen og Østfoldbanen.

Prinsippet om kryssubsidiering i luftfarten, som gjelder i dag, bør kunne utvides til også å gjelde jernbane. Ny klimaavgift på flytrafikken bør innføres, der majoriteten av midlene brukes til å bygge ut jernbanen, noe som på lang sikt også vil redusere behovet for luftfartsinvesteringer. En del av midlene brukes til å øke støtten til distriktsflyruter/-flyplasser, slik at billettprisene der ikke trenger å økes. Behovet for ny klimaavgift forsterkes gjennom ny kunnskap som framlegges i en artikkel i tidsskriftet KLIMA i mai eller juni, som viser at klimaeffektene av nordmenns flyreiser nå er på omtrent samme nivå som for bilreisene.

Forslag

Stortinget må supplere den nye finansieringsordningen med alternative midler for jernbanen ved å be regjeringen gå videre med konkrete prosjekt som er aktuelle å framskynde gjennom tilleggsfinansiering med bompenger på veg. I tillegg må Stortinget be regjeringen innføre en ny klimaavgift på flytrafikken, der deler av midlene brukes til utbygging av jernbanen.

Tidfesting av intercity-utbygging og ny Oslo-tunnel

NTP presenterer en plan for utbygging av intercity-strekningene. Regjeringen "tar sikte på" å ha hele nettet ferdig i 2030.

Kommentar

Intercity-strekningene bør bygges ut i et raskere tempo enn NTP legger opp til, og som erstatning for videre motorvegutbygging. Det er bekymringsfullt at bare ett nytt prosjekt skal

startes opp i første fireårsperiode, nemlig Sandbukta–Moss–Såstad. Det trengs en mer forpliktende framdriftsplan for intercity-strekningene enn det som er skissert i NTP, også for perioden etter 2023. I tillegg bør NTP også angi årstall for når ny Oslo-tunnel må være ferdig.

Forslag

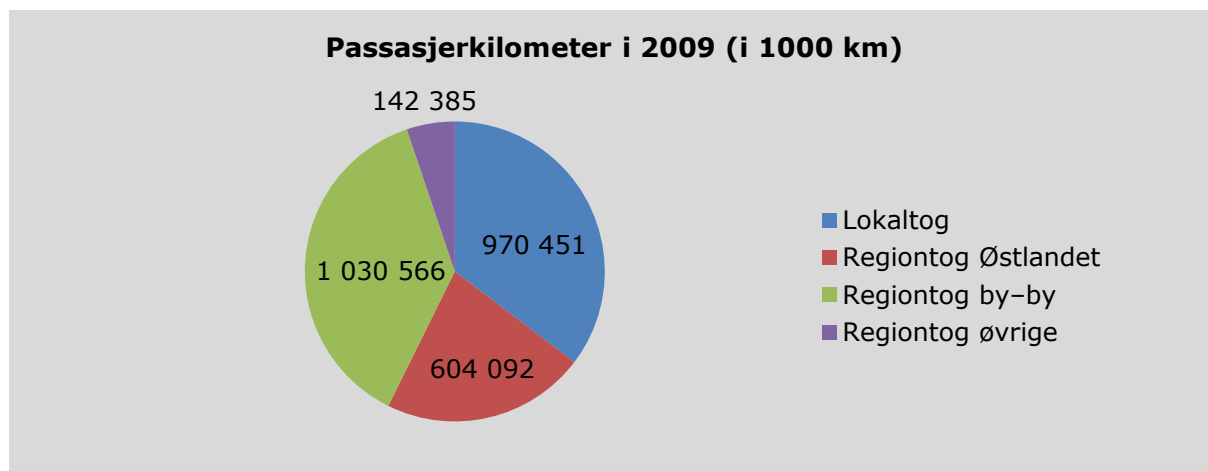
Stortinget bør gjøre forpliktende vedtak om at hele intercity-triangelet ferdigstilles innen utgangen av 2025, og at ny Oslo-tunnel er ferdig innen 2030.

Helhetlig jernbanestrategi for person- og godstrafikk mellom storbyene

NTP redegjør for tiltak for godstrafikken på bane, med fokus på økt driftstabilitet og økt kapasitet. Planen inneholder tiltak som vil øke kapasitet for gods på bane med 20–50 prosent. Likevel blir bevilgningene til drift og vedlikehold i første fireårsperiode lavere enn hva transportetatene anbefaler. For persontransporten mellom de større byene er NTP ordknapp, bortsett fra omtalen av høyhastighetsutredningen. På side 64 kan vi imidlertid lese følgende: "I et noe lengre perspektiv vil ambisjonene for utvikling av de lange strekningene med hensyn til persontogtrafikken kunne utvikles videre."

Kommentar

Norge mangler en strategi for utvikling av jernbanen mellom landsdelene. Når vi ser NTPs foreslåtte kapasitetstiltak for godstrafikken i lys av transportprognosene, som viser en vekst for landbasert transport innenlands på nærmere 30 prosent fra 2013 til 2024¹, vil NTP i verste fall resultere i en nedgang i jernbanens markedsandel, i beste fall en svak vekst. At vi Norge ikke har noen strategi for persontog mellom de store byene skaper usikkerhet og vil gjøre det vanskelig med videre planlegging av konkrete løsninger. Persontransporten med fjerntog mellom landsdelene er alt i dag en viktig del av togtilbudet, til beste for klima og distriktene. I 2009 (som er siste året offentlig statistikk for dette foreligger) var langdistanse-regiontog den togkategorien i Norge som utførte det største persontransportarbeidet. Se figuren under.²



Forslag

Stortinget må sikre at det utarbeides en offensiv strategi for jernbanen mellom de store byene, som peker på løsninger med ulikt tidsperspektiv. Det betyr alt fra kortsiktige tiltak, med fokus på et bedre banetilbud på dagens infrastruktur, til store utbygginger. For å avklare langsiktige infrastrukturtiltak må det gjennomføres konseptvalgutredninger for hovedkorridorene i Sør-Norge. Disse må ta utgangspunkt i behovet for å flytte store godsmengder fra veg til bane og samtidig oppnå reisetider med persontog som er konkurransedyktige med fly. Når gods- og persontrafikken ses i en sammenheng, blir det grunnlag for større investeringer. Strategien og utredningene bør være ferdige i 2015, for å være relevante for NTP 2018–2027.

¹ Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014–2023, side 29: http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2011_02_08_rapport_1126_2011.pdf

² Statistisk sentralbyrå, tabell 06264: Kollektivtransport. Jernbane, etter rutetype: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selecttable/hovedtabellHjem.asp?KortNavnWeb=kolltrans&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&checked=true>