

23. april 2014

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

START DEN REGIONALE TOGKONKURRANSEN

Innledning og oppsummering

Naturvernforbundet registrerer med glede at regjeringen ønsker å satse på jernbanen, bl.a. med økte bevilgninger og opprettelsen av et jernbanefond. Vi vil likevel uttrykke bekymring for at investeringene i jernbanen ikke vil gi tilstrekkelige miljøgevinster, dersom ikke dette kombineres med andre tiltak. Vi foreslår at regjeringen innfører en konkurranse mellom områdene der jernbanen er tenkt bygd ut. En konkurranse hvor de som gjør det enkelt å bruke toget og vanskelig å bruke bilen, stikker av med seieren og får mest jernbanepenger fra staten.

Nasjonale miljømål og kommunenes rolle

Det er også bra at regjeringen ønsker å overoppfylle klimaforliket. Det må bety at målet om at kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i persontransporten i storbyområdene, minst skal innfris.

Kommunene sitter på mye av klimaløsningen. De avgjør i stor grad om et bedre togtilbud vil føre til redusert biltrafikk eller ikke. De bestemmer om nye boliger skal plasseres nært eller fjernt fra jernbanestasjonen. Og om nye arbeidsplasser lokaliseres slik at folk kan reise kollektivt eller blir nødt til å bruke bil. Sammen med fylkeskommunene er de med på å utforme knutepunkter og tilbringertransport til stasjonene. Lokalpolitikere har stor innflytelse på om det er personbil eller miljøvennlige transportløsninger som skal prioriteres.

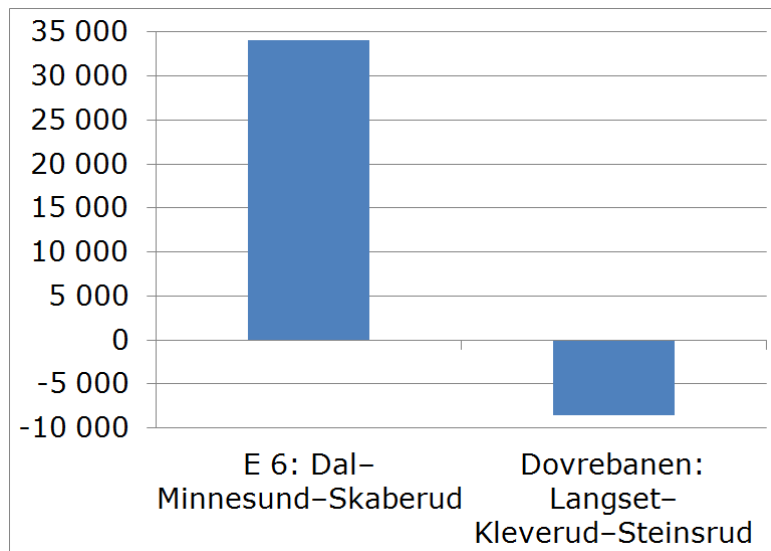
Staten dekker alle kostnadene ved utbygging og drift av jernbanenettet samt tilskudd til drift av persontog. Siden kommunene ofte ivrer for at staten skal bygge ut jernbanen, bør vi kunne forvente at de samme kommunene tar i bruk sine virkemidler for at togsatsing skal bli en suksess. Derfor trenger vi en konkurranse, der de kommunene og regionene som vil gjøre mest for å styrke toget og legger til rette for at flest mulig blir mindre avhengige av bilen, belønnes når jernbaneinvesteringene skal fordeles.

Mer forutsigbare måter å finansiere jernbaneutbygging på, som jernbanefondet representerer, legger grunnlaget for at staten kan inngå avtaler med kommunene, der staten forplikter seg til utbygging av jernbanen, med fastsatte datoer for når banestrekningene skal være ferdig utbygd, mens kommunene forplikter seg til å ta i bruk sine virkemidler for å styrke jernbanen og begrense bilbruken, slik at klimaforliket og andre miljømål innfris.

Det er neppe dristig å hevde at de fleste lokalpolitikere ønsker å få i både pose og sekk. Mange vil ha store veiutbygginger i tillegg til ny, moderne jernbane. Men en slik politikk undergraver togets rolle og gjør toginvesteringene mindre lønnsomme. Beregninger fra Vista Analyse viser for eksempel at dersom det bygges ut en ny motorvei med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer – i tillegg til ny jernbane – så vil

antall passasjerer på intercity-togene reduseres med 12–18 prosent på stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer, sett i forhold til om motorveien ikke bygges ut.¹

Samferdselsdepartementet har tidligere presentert beregninger som viser at utbygging av både jernbane og motorvei på samme strekning i sum gir økte utslipp av klimagasser (se figuren under). Ny motorvei vil bidra til en utslippsvekst som er langt større enn reduksjonen som oppnås av et bedre togtilbud.



Figuren til venstre viser utslippsendringene (1000 tonn CO₂-ekv. per år) fra vegtrafikken for to aktuelle prosjekt i samme korridor, slik de er presentert i St.meld. nr. 16 (2009–2010) *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

Restriktive grep gir langt større effekt av jernbanesatsing

Vista Analyse gjennomførte i 2012 beregninger som viser effektene av bompengebetaling på hovedveinettet mellom byene langs de såkalte intercity-strekningene (se figuren på neste side). Dagens planer går ut på at bomstasjonene skal fjernes når hovedveiene er nedbetalt. Det vil gjøre det enda mer attraktivt å kjøre bil enn i dag.

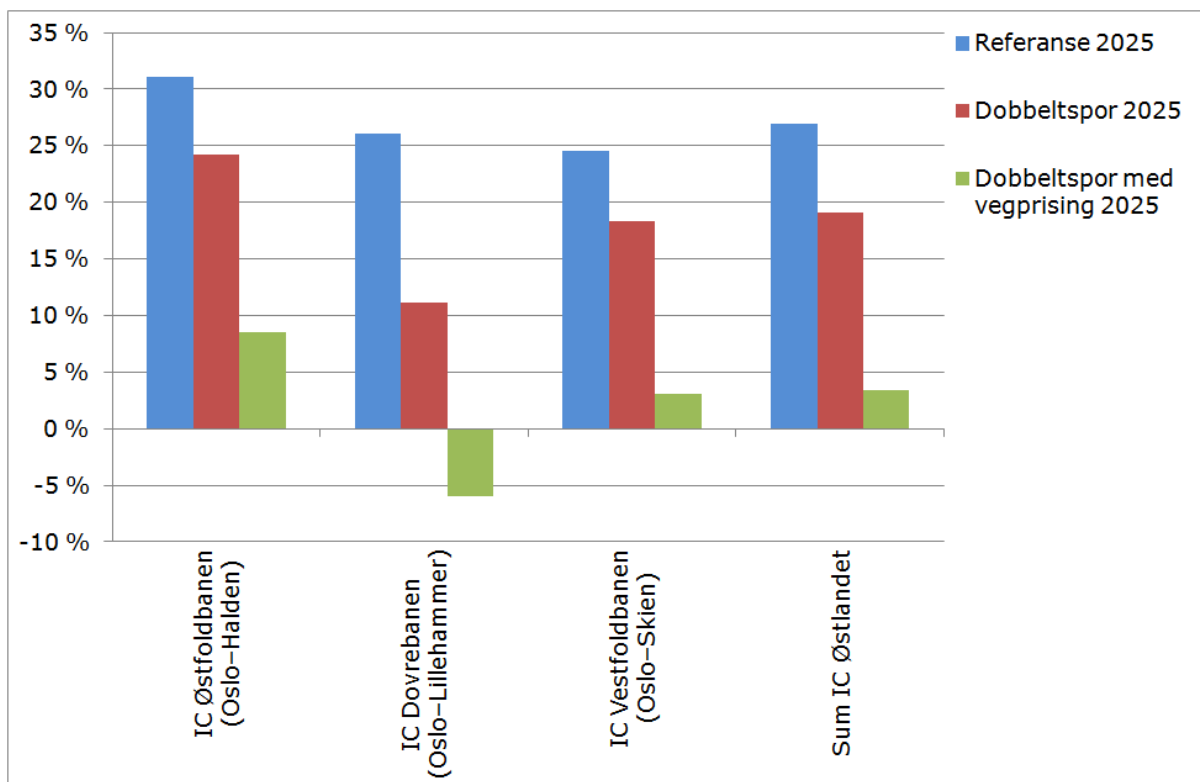
Utgangspunktet for figuren er persontrafikk med bil mellom intercity-stasjonsbyene i 2008 målt i personkilometer. Søylene viser *endringene* i denne trafikken ved ulike grep, sett i forhold til 2008-situasjonen. *Referanse 2025* angir endringene dersom de vedtatte planene (i henhold til NTP 2010–2019) realiseres og befolkningsvekst, økonomisk utvikling etc. blir som prognosene tyder på fram til 2025. *Dobbeltspor 2025* viser endringene etter full utbygging av dobbeltspor i 2025. Her er det forutsatt at bompengene (unntatt i byområdene) avvikles. *Dobbeltspor og vegprising 2025* viser endringene ved en kombinasjon av fullt utbygd dobbeltspor samt innføring av en permanent bompengoordning (vegbrukspris) på 50 øre per personkilometer i 2025 for bruk av hovedvegnettet.²

Vista Analyses beregninger viser at effektene av intercity-utbygging økes voldsomt ved å innføre en permanent bompengoordning. Nedgang i biltrafikken vil bli fra dobbelt til tre og en halv gang så stor som den reduksjonen som oppnås uten bompengebetaling. Dette vil øke miljønyttene av jernbaneinvesteringene drastisk og understreker behovet for å bruke både gulrot og pisk for å vri transporten i mer miljøvennlig retning. Å bare bygge ut kollektivtrafikken holder ikke.

¹ Konseptanalysen for IC-strekningen Oslo–Lillehammer, side 27:

<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>

² Beregningene gjelder trafikken som går internt i IC-området (som omfattes av den såkalte IC-modellen), unntatt reiser internt på strekningene Oslo–Ski, Oslo–Eidsvoll og Oslo–Drammen. Biltrafikken inn og ut av IC-området er heller ikke inkludert i beregningene. Beregningene forutsetter at det ikke er kø på vegnettet.



En permanent bompenggeordning på hovedvegnettet vil også bidra med ytterligere midler som kan brukes til å få fart på jernbane- og annen kollektivsatsing parallelt med strekningene der bompenggeordningen innføres.

Avslutning

Regionene som innfører en arealpolitikk som bygger opp om jernbanen og reduserer transportbehovet – og som tar i bruk tilstrekkelige restriktive grep (gjennom bl.a. å ønske permanente bompenger på hovedvegnettet) og prioriterer jernbanesatsing framfor fortsatt hovedvegutbygging – må få uttelling i denne togkonkurransen. Konkurransen danner grunnlaget for at det inngås utbyggingsavtaler mellom staten og kommunene/regionene, som forplikter begge parter, etter omtrent samme prinsipp som for bymiljøavtalene. For byområder som omfattes av bymiljøavtalene, kan jernbanepolitikken inngå som en del av bymiljøavtalene.

Naturvernforbundet vil oppfordre samferdselsministeren til snarest åpne for påmelding i togkonkurransen!

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

Lars Haltbrekken
leder