

Rødt
Osterhausgate 27
0183, Oslo



Samferdselsdepartementet
Akersgata 59 (R5)
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
E-post: postmottak@sd.dep.no

Høringsuttalelse fra partiet Rødt om Nasjonal Transportplan(NTP) for planperioden 2014-2023

Vi viser til den utlyste høringen datert 29.02.2012 angående NTP for planperioden 2014-2023.

Under følger høringsuttalelsen fra Rødt. Vi mener blant annet at jernbane må prioriteres over større veiutbygginger, at store samferdselsutbygginger må finansieres med offentlig prosjektfinansiering og at maktoverdragelsen til Avinor må reverseres.

Kommentar til helheten i NTP for planperioden - same procedure as last year Miss Sophie?

Rødt er skuffet over at NTP legger opp til at man skal følge projeksjonene for økt veitrafikk. Det finnes en rekke tiltak som kan snu trenden. I stedet ser man etter løsninger for å bygge seg ut av problemene.

Rødt mener det er nødvendig å bygge en infrastruktur for framtida, og mener de fem følgende punktene må ligge til grunn som hovedprinsipper for en slik strategi er:

- Hvordan kan transportbehovet reduseres
- Hvordan kan bruken av fossile brennstoff reduseres
- Hvordan kan transportsystemet bedre befolkningens helse
- Hvordan kan arbeidsforholdene til transportarbeidere forbedres
- Hvordan kan transportsystemet bedre forholdene for lokal verdiskaping i distrikts-Norge.

Den Nasjonale Transportplanen som er foreslått av fagetatene bidrar på ingen måte til å ivareta dette. Det er på tross av at flere tiltak som skisseres i utgangspunktet er gode. Men når planen som helhet skisseres opp ser man at store veiutbygginger i altfor stor grad er prioritert over trafikksikkerhetstiltak og jernbaneutbygging.

Når det gjelder Intercity-utbyggingen(IC) har klimaforliket bidratt til økt optimisme. Likevel må rammene i NTP endres drastisk fra utkastet fra fagetatene om det skal være håp for et ferdig utbygd IC innen planperiodens utløp. Dette er et helt nødvendig tiltak for å få pendlere i Østlandsområdet over på fossilfrie transportmidler, samtidig som man kommer et hakk nærmere høyhastighetstog mellom de store byene.

Når det gjelder utbyggingen av høyhastighetstog dukker det opp et stort paradoks. Samtidig som man har som mål å utkonkurrere fly med lyntog planlegges framtida for mer flytrafikk. Utvidelser av de største flyplassene i Sør-Norge er å gå baklengs inn i framtida.

Det haster å bygge ut høyhastighetsjernbane. I tillegg til overnevnte grunner er det også viktig for å få gods over fra vei til bane. Dette er blant de beste trafikksikkerhetstiltakene man finner, og vil også være essensielt for å få ned utslippene fra tungtransporten.

Under tar vi for oss noen viktige områder i NTP med innspill til hva vi ønsker konkret å endre.

Flyplasser

I NTP planlegges det å brukes minst 24 milliarder på utbygginger og oppgraderinger av norske flyplasser. Ny terminal på Bergen Lufthavn, Flesland skal være klar i 2016 og utvidelsen av Oslo lufthavn, Gardermoen, med terminal to, skal være ferdig i 2017. Stavanger lufthavn, Sola og Trondheim lufthavn, Værnes blir også betydelig oppgradert. Avinor vil i planperioden ta avgjørelser om nye rullebaner både på Gardermoen og Flesland. Det er i NTP lagt opp til at dette skal være avgjørelser som tas utenfor politisk og folkevalgt styring.

Rødt mener at Avinor AS er et typisk eksempel på hvordan man flytter makt fra folkevalgte organer. Bortsett fra et gitt sett av pålagte oppgaver fra det offentlige styres Avinor med mål om høyest mulig profitt. Derfor ønsker Avinor i denne NTP-perioden å bygge nye terminaler og rullebaner på de største flyplassene. Det er her framtidig økonomisk gevinst vil ligge. Rødt ønsker ikke å legge til rette for mer flytrafikk i Sør-Norge. Enkelte strekninger, som Oslo-Bergen er allerede i Europatoppen i antall reisende i året. I framtida må høyhastighetstog være den gjeldende transportformen mellom de store byene. Da bør ikke utvidelser av eksisterende flyplasser på strekningene prioriteres. Rødt er mot utbygging av nye rullebaner på Gardemoen og på Flesland og mener at nye terminaler ikke må dimensjoneres for framtidige utvidelser.

I Nord-Norge har man derimot få andre muligheter enn å reise med fly over lengre strekninger. Mange flyplasser sliter med etterslep, og trenger store oppgraderinger. En riktig prioritering er å vedlikeholde og om nødvendig oppgradere flyplasser der fly i også i framtida vil være eneste alternativ.

Når alle offentlige service-næringer skal ha økonomisk gevinst som hovedmål, får planlegging ofte et kortsiktig perspektiv. Utvidelse av allerede store flyplasser kan fort bidra til å trenere prosessene med utbygging av høyhastighetsjernbane, og bidra til at man når toppunktet i antall flyreiser på et senere tidspunkt enn både mulig og ønskelig.

Avinors ønske om å legge til rette for økt flytrafikk står i motsetning til alle viktige målsetninger for nasjonal klima- og samferdselspolitikk, og disse planene må skrinlegges. Avinor kan ikke være fristilt fra overordnende politiske mål og må igjen underlegges politisk og samfunnsmessig styring.

Jernbane

Jernbane er framtida både for personreiser og godstrafikk. I store byregioner er det helt nødvendig med gode pendlermuligheter for i størst mulig grad å kunne utkonkurrere privatbilismen. Mellom storbyene både i Norge og i Norden må høyhastighetstog ta over for flyreiser. I tillegg må man få økt kapasiteten til gods på bane, slik at den kan bidra ytterligere til å få gods fra vei til bane. Dette er viktig både trafikksikkerhetsmessig og klima og luftmessig.

IC-utredninga som kom i februar 2012 beregna at en utbygging av dobbeltspor i IC-området vil komme på 130 milliarder kroner, og at utbyggingen kan gjennomføres i en tiårsperiode, altså innenfor rammen av NTP. Selv med +45 % -ramma vil det bare bli 71 milliarder i NTP til alle jernbaneutbygginger i hele landet i den samme perioden.

Forhåpentligvis kan dette bli rettet opp som en følge av klimaforliket. Likevel er vi i Rødt beskymra for at utsettelse av IC-utbyggingen vil bidra til utsettelse av både høyhastighetsjernbane mellom de store byene og godstogkapasiteten. Rask utbygging av IC kunne realisere disse prosjektene samt minske behovet for store veiutbygginger. En vinn-vinn situasjon i samferdselspolitikken.

Rødt mener at det norske høyhastighets banenettet må bygges ut fasevis der IC-trianglet (Lillehammer – Halden – Skien) bygges ut som fase 1 og utbygging mellom de store byene i Sør-Norge som fase 2. IC-trianglet må bygges med en standard tilpasset for høyhastighet, og man må planlegge strekningene slik at de enkelt kan kobles sammen med et større høyhastighetsnett. Planene for en utbygging av høyhastighetsjernbane mellom de store byene må være klare, slik at det er en utbyggingen starter gjennom en glidende overgang fra IC-utbyggingen i øyeblikket denne ferdigstilles.

Ny jernbanetunnel under Oslo haster, og det er viktig at arbeidet som fagetatene påpeker utarbeides i en felles KVV med ny t-banetunnel. Det er viktig at disse prosjektene ikke blir dratt ut i tid som følge av for små bevilgninger.

I forslaget til NTP har man også skissert at oppgraderingen av godsterminalen på Alnabru først står ferdig i 2023. Dette må framskyndes og oppstart må skje umiddelbart. Alnabru-terminalen er selve hjertet til norsk godstrafikk på bane, og kapasiteten på dagens anlegg er en viktig grunn til at man ikke kan øke mengden gods på banenettet i dag.

Nordlandsbanen trenger en forsterket og utrettet skinnegang. Et nødvendig klimatiltak er samtidig og elektrifisere strekningen. Rødt mener Nordlandsbanen bør forlenges til en Nord-Norgebane med endestasjon i Tromsø. Ofotbanen må oppgraderes slik at den kan ta veksten i malm- og pelletstransporten fra Kiruna, samt at det tilrettelegges for persontrafikk til utlandet med banen.

Vei

Veiutbygginger som fører til økt kapasitet og hastighet får mange bieffekter. Blant annet blir det mer fristende å kjøre, folk bosetter seg mer spredt og tar mindre kollektivtrafikk. Reisebehovet øker og kollektivtilbudet vil på sikt svekkes. Dette gagnar på ingen måte miljø og klima, og skaper nye unødvendige vaner. Rødt mener at utbyggingen av kapasitetsøkende motorvei er en dårlig ide. Utbyggingen tar enormt med arealer som ofte vil skade sårbar natur og ødelegge god matjord. All forskning tyder dessuten på at økt veikapasitet fører til økt bruk. Økt bruk fører følgelig til økt klimagassutslipp. I tillegg vil ny motorvei bidra til at veien blir en sterkere konkurrent til klimavennlig tog på strekninger hvor høyhastighetsjernbane vurderes og planlegges.

Rødt vil ha gode og trygge norske veier. Vår hovedprioritering med hensyn til vei i NTP vil derfor gå på trafiksikkerhet. Vi synes det er gledelig at det foreslås utbygging av mellom 270 og 470 kilometer med midtrekkverk, og ønsker at denne potten bør utvides. Vi mener også at rassikring, utkjøringsvern og andre tiltak som bedrer sikkerheten i distriktene er spesielt viktig. Gode arbeidskår for yrkessjåfører øker trafiksikkerheten. Utbygging av blant annet trygge døgnhvileplasser må prioriteres.

Når veiutbygginger planlegges henstiller vi om at man må se utbyggingen i en større sammenheng. Samordnede areal- og transportplaner(SATP) bidrar til at andre tiltak som jernbaneutbygging, prioritering av lokal kollektivtrafikk og utbedring av sykkelstier kan gjøre en utvidelse av veien overflødig. Man kan ikke se transportsystemet adskilt fra by-, tettsted- og regionutvikling. I arealplaner må man sikre at det nødvendige tjenestetilbudet er så nært befolkningen som mulig, samt at alle større arbeidsplasser kan nås gjennom kollektive transportløsninger.

I NTP legger man opp til å bygge ut 580 nye kilometer med gang- og sykkelvei. Rødt mener dette er en viktig og god prioritering. Samtidig ser vi at behovet i perioden er på hele 1700 kilometer. Med alle gode synergieffekter gang- og sykkelveier gir både på klima og befolkningens helse, mener vi at dette må prioriteres høyere, og at hele behovet bør dekkes i perioden. Av sikkerhets- og framkommelighetshensyn er det nødvendig å sikre at hovedvekten av nye gang- og sykkelveier bygges slik at de ulike trafikantgruppene (gående, syklende og kjørende når det bygges i tilknytning til eksisterende bilvei) skjermes fra hverandre med fysiske skiller.

En nedprioritering av veiutbygginger opp mot andre transportformer er også nødvendig med tanke på befolkningens helse. I de store byene er lokal luftforurensing et stort problem som fører med seg store utgifter for samfunnet som helhet. Problemene med lokal luftforurensing kan bare løses gjennom en kombinasjon av redusert veitransport for person- og godstrafikk,

og krav til lave utslipp av partikler og NOx på gjenværende veitrafikk. NTPs fokus på være på å bygge ut infrastruktur som kan redusere veitrafikken, ikke omvendt. Rødt er mot å finansiere vei med bompenger. Kun når man i de store byene skal flytte reisende over til kollektivtrafikk er veiprisning/rushtidsavgift gode løsninger. Da må alle inntektene gå til å forsterke kollektivtilbudet.

Vi setter også pris på omtalen av veiprisning, parkeringsrestriksjoner og gang- og sykkelveier i byene. Samtidig savner vi noen instrumenter for at dette kan bli reell politikk, da hovedansvaret for slike beslutninger ligger lokalt.

Sjøtransport

Godstransport har et stort potensial både på jernbane og på kjøll. Rødt mener incentivene for å frakte gods langs kysten er for dårlige, og mener at skatte og avgiftsnivået må utvikles slik at transport på sjø i fremtiden kan overta en økt andel av tungtransporten på vei.

Offentlig organisering og finansiering

Rødt mener infrastruktur er et offentlig ansvar, og jernbane, veier, havn og annen sentral infrastruktur skal bygges, driftes og eies av det offentlige.

Dagens finansieringssystem fungerer ikke godt nok for å sikre nødvendig framdrift på store prosjekter, og mange prosjekter løses stykkevis og delt, framfor gjennom mer effektive helhetlige løsninger. Rødt mener derfor det er nødvendig å sikre offentlig, helhetlig prosjektfinansiering av store samferdselsprosjekter.

Anbudssystemer skaper stort byråkrati, lite forutsigbarhet og variabel kvalitet i utbygginger og vedlikehold av infrastruktur. Det har vi blant annet sett i utbyggingen av E18 i Østfold, der deler av veibanen ble ødelagt av telehiv bare måneder etter nyåpningen. Private utbyggere vil sikre rask framdrift og god inntjening. De har ikke interesse av å bygge infrastruktur som holder høy kvalitet og krever lite vedlikehold gjennom mange år. Det helhetsperspektivet må det offentlige ha. Rødt mener de nasjonale etatene må sikres nok kvalifisert personale til å utføre oppgavene selv.

Anbud skaper også problemer for driftere av kollektivtransport. Rødt mener derfor det er nødvendig å stanse bruken av anbud og oppsplitting innenfor kollektivtransporten.

Rødt mener videre at Norge må gå mot alle nye EU-direktiver som påvirker transportsektoren, og da i første rekke EUs jernbanedirektiv.

Konklusjon

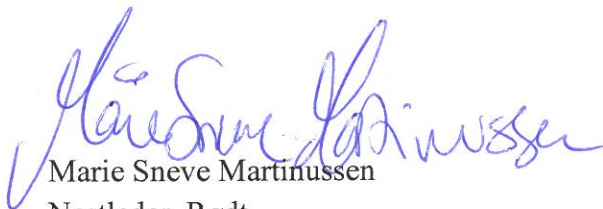
Rødt mener det er nødvendig å tenke langsiktig når vi skal forme norsk samferdselspolitikk for de neste årene. Lyntog, kollektivtrafikk og gang- og sykkelstier bør være kjernen i slike planer. Dessverre opplever vi forslaget til NTP som noe annet. Konkrete veiprojekter planlegges, mens usikkerheten rundt de store jernbaneprosjektene er stor. Dette bidrar ytterligere til bilens sentrale rolle i samfunnet, framfor å ta grep for å endre utviklingen. I en undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt(<https://www.toi.no/article30999-4.html>)

kommer det fram at de aller fleste innenfor IC-området ønsker å prioritere jernbaneutbygging framfor vei. Selv halvparten av de som kjører bil ønsker at fokuset skal være på å bygge jernbane. Likevel er det ikke slik man opplever utviklingen når Oslo-pakke 3 ferdigstilles og det ene veiprojektet etter det andre settes i gang.

For å få fortgang i de viktige jernbaneprosjektene mener Rødt det er helt nødvendig å innføre offentlig prosjektfinansiering. Dette kan være enten ved å sette av nødvendig beløp på forhånd, eller ved å ta lån som etterbetales. Dette fører til en langt raskere utbygging, som både vil være bra for passasjerene og klima, samt man slipper unødvendig høye priser fordi man bygger stykkevis og delt.

Planen som er lansert av fagetatene er lite visjonær, og mangler viktige tiltak for å få en utvikling i den retningen som trengs. Rødt håper stortingspartiene gjennom forhandlingene sammen kan komme fram til en god, grønn og framtidsretta Nasjonal transportplan.

Vennlig hilsen,



Marie Sneve Martinussen
Nestleder, Rødt

marie@roedt.no

Elin Volder Rutle
Leder av Klima- og Næringspolitisk
utvalg, Rødt

elin@roedt.no