

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

e-post: postmottak@sd.no

Spydeberg, 18. juni 2012

Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 + Høyhastighets jernbane – høringsinnspill

Det vises til følgende:

1. Regjeringens føringer / retningslinjer for arbeidet med NTP 2014-2023
2. Transportetatens helhetlige forslag til NTP + utredningen av Høyhastighets jernbane
3. Åpen invitasjon til høringsinnspill til sekretariatet for NTP innen 29. juni 2012

Som bakgrunn og policy for tenkegruppa viser vi til vår web-side: www.tenkgronnbane2025.no

Vi vil gi følgende innspill til NTP 2014-2023 + til utredningen av Høyhastighets jernbane:

A. Transportstrategi

Vi har studert EUs Hvitbok datert 28.3.2011 "Färdplan för ett gemensamt europeisk transportområde – ett konkurrenskraftigt och ressurseffektivt transportsystem", jf. link i brevets slutt. Den synes godt gjennomarbeidet, herunder de 10 målene med milepeler for å oppnå 60 % reduksjon av utslippene av drivhusgasser. Vi anbefaler at de samme 10 målene implementeres i Nasjonal Transportplan 2014-2023, som gjeldende også for norsk transportpolitikk. Norge må etter vår mening betrakte seg selv som en naturlig del av Europa, selv om den formelle tilknytningsformen til EU er begrenset til EØS-avtalen.

B. Multimodalt transportsystem

At den nasjonale transportpolitikken må bygges opp omkring de 4 store transportformene – vei/bil, jernbane/tog, flyplasser/fly og havner/skip – bør være en naturlig konsekvens. Det bør også være en naturlig konsekvens at høyhastighets tog bør utbygges over alt der det er nasjonaløkonomisk lønnsomt. De andre transportformene bør bygges opp som tilførsler til jernbanen/togene knyttet til godt utviklede terminaler for omlasting av gods og omstigning av passasjerer. Høyhastighets tog bør være selve "ryggraden" i et norsk transportsystem, og knyttet opp mot det europeiske og internasjonale.

C. Høyhastighetstog Oslo-Stockholm via Indre Østfold og Karlstad

Det er foretatt en solid faglig mulighetsstudie av en moderne-/ , flerbruks-/ , dobbeltsporet-/ og høyhastighets-/ jernbane fra Oslo via Ski og Indre Østfold til Karlstad. Den konkluderer med at det er teknisk-/økonomisk mulig. Det arbeides nå med en utredning fase 2 for hele strekningen mellom de 2 hovedstedene. Den vil belyse alle forhold, herunder også marked for både gods- og persontransport, inntjening, samfunnsøkonomisk- og bedriftsøkonomisk lønnsomhet.

Dette vil være en korridor som har ca. 4,5 millioner innbyggere, et stort antall universiteter og høyskoler, mektige kulturinstitusjoner, store og solide innovasjonsmiljøer, et innovativt og godt utbygd næringsliv med store bedrifter. Det gir tilgang til havner mot Østersjøen via Stockholm og Nordsjøen via Väneren og Göteborg. Jernbanen vil gå gjennom et relativt enkelt landskap, i hovedsak langs E-18 korridoren, ha lav tunellandel, gunstig klimaregnskap og god samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Vi ber om at en slik ny høyhastighets jernbane utredes og planlegges i kommende NTP 2014-23 med sikte på gjennomføring så snart Inter City triangelet Oslo – Halden/Skien/Lillehammer er fullført i 2025. Føringerne for dette prosjektet bes lagt inn i den NTP som nå er under arbeid.

Prosjektets gjennomføring kan eventuelt deles opp i fase 1 (Oslo) Ski-Karlstad, og fase 2 Karlstad-Stockholm, men hver enkelt av fasene må utføres sammenhengende som helhetlige prosjekter som fullfinansieres under ett. Når det gjelder eierskap og finansieringsform bør det arbeides videre med. Det gjelder også samarbeidet mellom Norske og Svenske myndigheter for koordinert og helhetlige løsning.

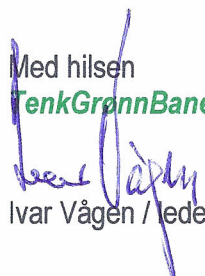
D. Én samlet transportetat

Det faktum at fire statlige transportetater (inkl. Avinor) nå har lagt frem et felles og samordnet forslag til NTP 2014-2023 ser vi på som meget viktig for fremtidsrettede multimodale effektive og miljøvennlige transportløsninger. Det synes så vellykket at det bør danne grunnlag for en snarlig gjennomføring av en samling av de 4 etatene til 1, med samlet ansvar for strategisk offentlig transportplanlegging, prioritering av tiltak innenfor gitte økonomiske rammer, og utøvelse av offentlig myndighet på området transport. Vi mener dette vil styrke det faglige miljøet og grunnlaget for rekruttering av høy kompetanse.

Det bør samtidig også utredes egne bedrifter – SF eller AS - for hvert sitt transportfelt, som ansvarlige for gjennomføring og eierskap til aktuell infrastruktur på sitt transportfelt, iht. prioriteringene i en helhetlig strategisk plan for infrastruktur og integrerte systemer for multimodale trafikk-løsninger.

E. Helhetlig strategi for transport

Gruppen **TenkGrønnBane2025** har arbeidet med utarbeidelse av en helhetlig strategi. Vi viser derfor også til følgende dokument, jf. vedlegg til dette brevet.

Med hilsen
TenkGrønnBane2025

Ivar Vågen / leder

Vedlegg: En helhetlig strategi for transport i Norge, i Europa – utfordringer og løsninger

Link: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:SV:NOT>

NOTAT

En helhetlig strategi for transport i Norge, i Europa – utfordringer og løsninger

A. Én samlet transportetat

Det faktum at fire statlige transportetater (inkl. Avinor) nå har lagt frem et felles og samordnet forslag til NTP 2014-2023 ser vi på som meget viktig for fremtidsrettede multimodale effektive og miljøvennlige transportløsninger. Det synes så vellykket at det bør danne grunnlag for en snarlig utredning av en samling av de 4 etatene til 1, med samlet ansvar for strategisk offentlig transportplanlegging, prioritering av tiltak innenfor gitte økonomiske rammer, og utøvelse av offentlig myndighet på området transport. Det bør samtidig også utredes egne statlige bedrifter – SF eller AS - for hvert sitt transportfelt, som ansvarlige for gjennomføring og eierskap til aktuell infrastruktur på sitt transportfelt.

B. Befolkningsprognose

Transport må anses som en konsekvens av befolkningens størrelse og lokalisering; personer, råvarer og gods/varer skal daglig forflyttes over kortere eller lengre distanser. For å kunne lage en god plan for fremtiden er det av største viktighet å foreta grundige, realistiske og langsiktige utredninger og vurderinger av befolkningsutviklingen.

Regjeringen har i sine retningslinjer bedt Transportetatene om å gjøre grundige vurderinger av befolkningsutviklingen. Det synes for oss som at spørsmålet ikke er viet stor oppmerksomhet i planforslaget, men konklusjonen synes å indikere at de har lagt til grunn SSBs prognose for middels vekst. Vi frykter at dette ikke er tilstrekkelig, og at planen derfor ikke er fremtidsrettet nok. Med bakgrunn i dette vil vi foreslå at det gjøres en grundigere analyse i den endelige planen for NTP 2014-2023.

C. Forholdet til det øvrige Europa

Forutsetningene for NTP- utredningen er også at Norge skal betrakte seg som en del av det øvrige Europa. Det foreliggende høringsforslaget inneholder lite som viser interesse og vilje til å utvikle en politikk som er samordnet med EUs strategier og mål for utvikling av et helhetlig, multimodalt og bærekraftig, transportsystem, i samspillet mellom de 4 store transportformene: jernbane/tog, vei/bil, havn/skip og flyplasser/fly, med nødvendige terminaler for omlasting og omstiging, informasjons-, betalings- og billettsystemer m.v.

Den endelige NTP 2014-2023 bør klarlegge disse forholdene, både nasjonalt og i forholdet til det øvrige Europa; Norge bør også se seg som en del av Europa, selv om tilknytningen er begrenset til EØS-avtalen.

D. Strategiske mål for transport og miljø

Vi tar som utgangspunkt at vår nasjon også må sette oss djerve mål og gjennomføre store tiltak av adferdsmessig og investeringsmessig art for et bærekraftig samfunn. Transport av personer og gods vil være et av de store områdene for bærekraftige og multimodale løsninger mellom transporter på sjø, luft, vei og bane.

Vi har studert EUs Hvitbok for transportstrategier frem til 2050. De synes godt gjennomarbeidede og med logiske sammenhenger. Norge bør også se på seg selv som en integrert del av Europa, og delta aktivt i å realisere de samme målene, både her hjemme og på tvers av alle landegrenser. Vi foreslår at EUs transportstrategier innarbeides også i NTP 2014-2023.

Det bør legges vekt på prinsippene om at *"forurenseren betaler"* og at *"brukeren betaler"* i form av avgifter, gebyrer og transportpriser. Det legges vekt på helhetlige tekniske løsninger som også motiverer til ønskede bærekraftige valg.

Selve *"ryggraden"* i transporter og mellomlange og lange distanser bør være et flerbruks høyhastighets dobbeltsporet jernbanenett for 270-300 km hastighet, for både Inter City / regiontog, langdistansetog og godstog, m/mange stasjoner for alternerende stopp, og regionale godsterminaler. Alle store havner og flyplasser må være knyttet til jernbanenettet, både for person- og godstransport.

E. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Forslaget til lønnsomhetsstrategi viser enkle prinsipper for prioritering av infrastrukturtiltak. Vi er kjent med at det er betydelige forskjeller i hvordan transportmyndighetene i for eksempel Sverige og England beregner samfunnsøkonomisk lønnsomhet, sammenlignet med Norge. Det bør i NTP nå legges frem en ny vurdering av modeller for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet av investeringer i infrastruktur for transport, harmonisert til sammenlignbare land. Da vil det også være enklere å overføre myndighet for prioritering av tiltak til en ny og **samlet transportetat**. Avklaringen må komme nå.

F. Eierskaps- og finansieringsmodeller

Eier av infrastruktur for transport – hovedveier for bil / jernbaner / flyplasser / havner – kan være ett eller flere selskaper (Statsforetak/SF, Aksjeselskap/AS med Staten eller flere offentlige og private eiere). Historisk har vi både i Norge og Sverige gode eksempler på slike løsninger av infrastruktur for transport og elektrisitetsforsyning.

Den som eier det enkelte selskapet og forvalter infrastrukturen bør primært kunne finansiere virksomheten sin gjennom bruksvederlag fra operatørselskap eller den enkelte bruker, subsidiært gjennom tilskudd / subsidier fra Staten.

Tid er en viktig ressurs i alle former for transport; kortere transporttid / reisetid både reduserer kostnadene / øker inntjeningen for både eieren og brukeren / kunden, og øker motivasjonen for økt pris.

Når det gjelder jernbane er, i de fleste land, inntektene fra drift av høyhastighets- og fjerntog, tilstrekkelige til å dekke kostnadene for infrastruktureieren til drift, vedlikehold og investeringer i ny struktur. Også for norske forhold antas tidsfaktoren å være av stor betydning for lønnsomhet og pris.

Vi har gått igjennom utfordringer knyttet til bl.a. følgende:

- a. Infrastruktur over landegrenser; hhv. i Sverige og Norge
- b. Statlig / offentlig versus privat eierskap, alternativt offentlig-privat samarbeid (OPS)
- c. Statens pensjonsfond utland og "handlingsregelen"
- d. Obligasjoner – statsobligasjoner / statsgaranterte obligasjoner – som instrument
- e. Frykten for overoppheting av norsk økonomi

Konklusjonene er følgende:

1. Idegrunnlaget bak "handlingsregelen" er at økt bruk av oljeinntekter skal skje slik at det også kan styrke vekstevnen i norsk økonomi, herunder tiltak som lavere skatter og avgifter, bedret infrastruktur samt tiltak for å bringe frem ny kunnskap gjennom forskning og utvikling (jf. St.meld. nr.29 2000-2001).
2. Det er vanskelig å skulle forstå / akseptere, med en åpen økonomi og situasjonen i resten av Europa, at økt aktivitet i form av store investeringer i infrastruktur for transport er noen fare for overoppheting av norsk økonomi. Den positive virkningen av en effektiv transport vil både være store miljøgevinster, kortere transporttider for personer og gods, og bedre regional fordeling av bosetting og lokalisering.
3. Rent taktisk bør vi på kort sikt se bort fra problemstillingene knyttet til den såkalte "handlingsregelen" og loven om Statens pensjonsfond utland, og dens investeringsstrategi.
4. Bl.a. norske forsikringsselskaper har stort behov for langsiktig å sikre folkes pensjonsforsikringer m.v. De er hele tiden på søk etter sikre langsiktige plasseringer til en akseptabel rente. Med den store usikkerheten som nå er i finanssektoren både i Europa og ellers i verden, vil trolig plasseringer i norske statsobligasjoner / statsgaranterte obligasjoner være meget attraktivt. Mulighetene for salg av slike obligasjoner med 10, 20 eller 30 års varighet til en rente på 1,5, 2,0 eller 2,5 % p.a. anses som realistisk. Tilgangen på kapital antas å være meget stor.
5. For investeringer i infrastruktur for transport som f.eks. HH-bane på tvers av riksgrenser bør da løses ved et omforent tverrnasjonalt konsept for både struktur, investering og trafikk, men slik at hver av statene ordner sin finansiering gjennom tilsvarende ordning for obligasjoner e.l.
6. Staten selv, eller et statlig eiet foretak – Statsforetak – bør stå som eier av den aktuelle infrastrukturen, eventuelt sammen med andre offentlige instanser.
7. For å øke forståelsen for mulighetene og verdien som ligger i dette kan det være aktuelt å arrangere et seminar / en konferanse med bl.a. foredrag fra personer i instanser som arbeider med slike spørsmål.

G. Helhetlig plan for høyhastighets jernbaner

Det bør utarbeides en helhetlig plan for høyhastighets jernbaner (HHB) i Norge m/tilknytninger over landegrenser i Eurpoa, og basert på følgende prinsipper:

1. Gjennomgående internasjonale mål og standarder for bane, transport, sikkerhet og miljø.
2. Jernbaner i Norge bør danne "ryggraden" i et multimodalt transportsystem og må baseres på flerbruksbaner for person- og godstransport – inter City-/region-, langdistanse- og godstog - som dobbeltspor for hastigheter 270-300 km/t. Bygging av nye baner vil bli rimeligere enn ombygging og forbedring av eksisterende baner.
3. Planen bør omfatte alle strekninger som etter omforente beregningsmodeller gir samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og for en tidsperiode frem til 2050. Planen bør omfatte både vei/bil, jernbane/tog, havner/skip og flyplasser/fly, og med sammenknytninger for omlastinger og omstigninger i effektive terminaler for både gods- og persontransport.

4. Det bør opprettes en egen prosjektorganisasjon med ansvaret for planlegging, prosjektering og prioritering innenfor gitte rammebetingelser og økonomiske rammer fra offentlige myndigheter. Den bør også ha bred faglig relevant kompetanse, med internasjonal erfaring fra planlegging og gjennomføring av multimodal infrastruktur.
5. Infrastruktur som er avhengig av sammenheng med løsninger i tilgrensede land må planlegges i samarbeid med de berørte.
6. I de områdene hvor det prioriteres HHbaner konsentreres fokus i første omgang på funksjonelle utbedringer og sikkerhetstiltak på veier + g/s-veier.
7. Det må legges vekt på effektivisering av transportene i byområdene, med særlig vekt på kollektive løsninger og basert på fornybar energi.

D. Klimavirkning

Som ledd i Jernbaneverket (JBV) sin HHB-utredning av 25.1.2012 er det konkludert med at HH-tog ikke vil gi positive virkninger for klimaet. Dette står i sterk strid med grundige utredninger gjort av Miljøvernforbundet som viser at anlegg av en dobbeltsporet jernbane med 40 % tunellandel gir ca. 4.100 tonn CO₂ pr. km bane. En bane på 806 km utredet av Deutsche Bahn har en innsparing på 688.000 tonn CO₂ pr. år = ca. 850 tonn pr. km dobbeltsporet jernbane = en kompensasjonstid på 4,8 år. Tre konkrete prosjekter utredet etter JBV sin modell viser kompensasjonstid på hhv. 5, 6 og 8 år.

Noen kritikere av HH-baner hevder at høyhastighetstog er mer energikrevende enn "ordinære" tog med lav hastighet på grunn av økt luftmotstand. De har oversett de positive virkningene av følgende elementer: a. Kortere banedistanser, slakere stigninger, jevnere fart og lavere forbruk av energi til komfort (bl.a. lys, varme, kjøling, vannpumper m.v. i kortere tid), b. HH-tog har bedre aerodynamikk, lavere vekt, høyere virkningsgrad i motor og motorstyring, mindre behov for å bremse, høyere setebelegg (dvs. lavere energibruk pr. reisende).

I forbindelse med innstillingen til Klimameldingen i juni 2012 var det en del diskusjon om klimavirkningen av HH-baner / tog. Etter vår mening er det utelukkende virkninger som gir rask og stor klimagevinst av nye høyhastighets baner / tog.

E. Prioriterte prosjekter

Jernbaner:

1. Follobanen (Europabanen) Oslo-Ski

Begrunnelse: Er tidligere vedtatt, og er absolutt nødvendig forutsetning for persontransporten mellom Østfold, Follo, øvrige Europa og Oslo-området, men også for den store og viktige godstransporten mellom øvrige Europa og andre utland og Norge. Planene bør snarest vurderes nå nytt både ift. tekniske løsninger og investeringskostnader, jf. utredninger fra Norsk Bane AS / Deutsche Bahn s.22-26 om 7 kortere tunneller i stedet for en lang på 19,5 km, og med en god løsning for Kolbotn stasjon, til betydelig lavere kostnad og kortere byggetid, jf. <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>

2. Ny Ski stasjon

Begrunnelse: Er tidligere vedtatt og absolutt nødvendig som en konsekvens av pkt.1 ovenfor. Den

planen som nå er i prosjektering gjelder ombygging av eksisterende Ski stasjon. Både ut fra geologiske, driftstekniske, sentrumsutvikling, funksjoner på de aktuelle banene i retning Østfold-vest / utlandet og Østfold-øst / utlandet synes den planen både dårlig og dyr. En alternativ plan med en ny stasjon i fjell under bakken litt lengre mot øst i Ski sentrum kan synes å gi en klart bedre løsning. Dette gjelder både funksjoner, miljø, kostnader og byggetid, jf. utredning fra Norsk Bane AS / Deutsche Bahn s.17-21 <http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=198>

3. Inter City bane Oslo – Halden/Skien/Lillehammer

Begrunnelse: Det såkalte IC-triangelet er tidligere vedtatt, og en forutsetning for en raskest mulig og nødvendig løsning som bidrag til løsning av transporten i det sentrale østlandsområdet / Oslo-området. Banen bør imidlertid bygges som ny flerbruks høyhastighetsbane med stigning maks.1,25 % (270-300 km/t) som betjener alle tog; IC-tog/region-, langdistanse- og godstog (160-190 km/t), og med et tett nett av stasjoner, med hyppige avganger og alternerende stoppmønster. Bygging av ny bane er vurdert å bli både billigere og funksjonelt bedre enn ombygging og utbedring av eksisterende baner. Da legges forholdene til rette for en fremtidsrettet med jernbanen som "ryggraden" i en helhetlig transportløsning.

Videreføring av fremtidige HHB i forlengelse og/eller andre retninger bør skje med utgangspunkt i de da utbygde IC-banene.

Avgrening for fremtidig HHB over Haukeli med forgreninger til Bergen og Stavanger bør skje i Drammen og via Kongsberg og Notodden.

Avgrening for fremtidig HHB til Kristiansand bør skje i Porsgrunn.

For å kunne håndtere de store mengdene av gods på strekningen Oslo-Gøteborg må det trolig være en egen bane for dette på vesentlige deler av distansen; helst som dobbeltspor.

4. Nytt dobbeltspor gjennom Oslo for trafikk Øst-Vest

Begrunnelse: Dette er av avgjørende betydning for både å sikre stabiliteten, sikkerheten og transporten av både personer og gods til og fra, og gjennom Oslo fra øst til vest. Det er en nøkkel til å kunne løse transporten den økende veksten av borgere og virksomheter i Oslo og i det sentrale østlandsområdet.

5. Oslo-Trondheim

Begrunnelse: På oppdrag fra regionale interessenter er det dokumentert både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomhet for en ny dobbeltsporet flerbruksbane via Gudbrandsdalen, og med tilknytningsbane Dombås-Ålesund. Grunnlaget vil da være lagt for eventuell senere videreføring til Bodø

6. Oslo-Bergen/Stavanger (Haukeli)

Begrunnelse: På oppdrag fra regionale interessenter er det dokumentert både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsomhet for en ny dobbeltsporet flerbruksbane via Kongsberg, Notodden og Haukelifjell med forgreninger til både Bergen og Haugesund/Stavanger

7. Oslo-Stockholm langs E18-korridoren via Ski/Indre Østfold / Årjäng / Karlstad / Västerås / Stockholm (med eventuelle alternativ tracé via Arvika og/eller Eskilstuna).

Begrunnelse: Prosjektet er ennå ikke utredet i detalj, men en utredning i fase 1 langs E18 traceen fra Oslo til riksgrensen og videre til Karlstad viser realistiske muligheter. En detaljert utredning fase 2 for hele korridoren Oslo-Stockholm, både teknisk, samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk er under planlegging. Langs den nordre linken i EUs definerte Det Nordiske Triangelet er det 4,5 millioner

personer. Den årlige flytrafikken mellom Oslo og Stockholm er allerede 1,2 millioner reisende pr. år. Det er store godsmengder som transporteres i begge retninger i den samme korridoren, med tilknytning til havner mot Østersjøen og til de svenske innsjøene og til Göteborg-området (også via vei og bane).

Det foreslås at det i NTP 2014-2023 legges mål og føringer for en utredning og planlegging av denne jernbanen, med sikte på snarlig gjennomføring etter det.

Hele banen bør planlegges, og eventuelt gjennomføres, i et samarbeid mellom myndighetene på svensk og norsk side av riksgrensen.

8. Halden-Gøteborg (videreføring av dobbeltsporet høyhastighets IC-bane iht. pkt.3)

Begrunnelse: En løsning for IC-bane Oslo-Halden etter kravene til ny dobbeltsporet flerbruks høyhastighetsbane, jf. pkt.3 ovenfor, er grunnlaget lagt for også å kunne etablere den vestre linken i EUs definerte Det Nordiske Triangelet. Det må også inngå i et mål for et nytt multimodalt transportsystem mot 2050, og hvor det allerede i kommende NTP bør gis føringer for en utredning hvor også København bør inngå i et langsiktig mål.

9. Porsgrunn-Kristiansand (videreføring av dobbeltsporet høyhastighets IC-bane iht. pkt.3)

Begrunnelse: Er fremhevet i JBV sin utredning 22. januar 2012 av HHB i Norge som en mulig lønnsom bane.

Veier:

På dette området vil vi rette fokus på noen prinsipielle føringer og prioriteringer slik:

1. Fullføring av ny E 18 gjennom Follo som 4-felts motorvei
2. Gjennomføring av Oslo-pakke 2 og 3
3. Gjennomføre punkt- og strekningsvise utbedringer og sikkerhet på Europa-veiene
4. Fullføring av E18 gjennom Telemark og Aust-Agder
5. Ny effektiv fastlands fjordkryssing, i kombinasjon vei og jernbane, over Oslo-fjorden, i områdene syd for Oslo; helst i tilknytning til Moss og Horten.

Flyplasser:

Den eksisterende strukturen opprettholdes som utgangspunkt, men tilpasses ønsket og nødvendig utvikling i et helhetlig, samordnet og langsiktig perspektiv. Strukturendringer som ledd i et helhetlig og multimodalt transportnett må aksepteres. Derfor fremmer vi ikke forslag til konkrete tiltak nå.

Havner:

Havner og sjøtransport anses som viktig i et helhetlig transportsystem, særlig for store godstransporter over lange distanser både på de store åpne hav og på innlandssjøene (sistnevnte primært i land utenfor Norge), men også for persontransport, både for korte og lange distanser, for omlasting og omstigning til terminaler for videre befordring.

Langs Oslo-fjorden bør det fokuseres spesielt på følgende som knutepunkter til godsterminaler:

På østsiden:

1. Moss / Kambo
2. Fredrikstad / Øra

På vestsiden:

1. Kristiansand
2. Bærum / Fornebu (alternativt Horten/Holmestrand/Sande)

Langs kysten ellers

Havnene i de større byene og regionale sentra langs kysten, fra sør til nord

F. Strategi for planlegging og investering

Følgende foreslås:

1. Store infrastrukturer for transport på vei og jernbane vil nesten alltid gå gjennom flere kommuner og fylkeskommuner. For å sikre god fremdrift bør ansvaret for reguleringsplaner o.l. legges til et sentralt statlig forvaltningsorgan, men selvsagt med uttalerett både for enkeltkommuner og fylkeskommuner.
2. Omforente retningslinjer for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet bør snarest utarbeides og vedtas av Stortinget som en gjennomgående premiss for faglige prioriteringer.

ooOoo

(Dette notatet følger som vedlegg gruppas innspill til NTP 2014-2023. Det er godkjent i gruppas møte i Ørje 11. juni 2012 og justert 18.6.2012).

TenkGrønnBane2025

Ivar Vågen / leder