

NTP 2010 – 2019 – Fra ord til handling!

Høringsuttalelse fra Rødt og MDG i Kristiansand.

Vi vil med dette kommentere forslag til NTP med høringsfrist 30. April d.å. Etter planen skal regjeringen behandle stortingsmeldinga om NTP ved årsskiftet 2008/09. Den skal behandles i Stortinget våren 2009.

Betydningen av en høyhastighetsbane vil ha større virkning for endringer i transportmønsteret enn det man tradisjonelt tenker i et tynt befolket land som Norge. I en ny rapport skriver Deutsche Bahn-eksperter som Norsk Bane A/S har engasjert følgende:

`` Høyfartsbaner i Norge vil bl.a. ha:

- Bemerkelsesverdig stor togtrafikk, også i internasjonal sammenheng.
- Være den eneste måten på å oppnå nødvendige kvalitetsforbedringer for jernbanens konkurranse med bil og fly. Parsellvis utbygging av eksisterende baner vil ikke ha tilstrekkelig effekt.
- Gi betydelig raskere tilbud enn fly, bil og konvensjonelle tog, også på regionalstrekninger på det sentrale Østlandet og i distrikta, gjennom et alternerende stoppemønster.
- Styrke næringslivet gjennom rimelig og meget rask godsfrakt, og avlastning av veinettet.
- Og ha store positive virkninger for klima, miljø, sikkerhet, næring og bosetting.``

Dette er betraktninger vi slutter oss til. De innebærer et helt annet og mer helhetlig perspektiv på høyhastighetssatsing enn det den forholdsvis begrensa VWI-rapporten forespeiler. Vi mener NTP-forslaget er for defensivt i sin helhet når det gjelder jernbanesatsing. På den ene side må det omgående tas fatt i det store vedlikeholdsetterslep som i årevis har gjort at jernbanen sakter akterut i kampen mot andre transportmidler. På den annen side må høyhastighetsalternativet avklares i løpet av NTP-behandlinga, slik at høyhastighetstog blir prioritert fra og med iverksetting av NTP i 2010. Dette innebærer at det settes av tilstrekkelige midler til å utrede, planlegge og prosjektere et slikt alternativ for hele Sør-Norge.

I vår landsdel, Agder-regionen, er vi sterkt kritiske til den ensidige veisatsing som nå finner sted, særlig med tanke på den firefelts motorvei som bygges/planlegges øst og vest for Kristiansand. For med tanke på at tog bare bruker 1/3 av energien til fly og halvparten av energien til privatbiler, og at høyhastighetstog kan gå på ren norsk energi i motsetning til hva de andre transportmidlene kan virker dette helt feil. Men også når det gjelder prioriteringer innen jernbaneutbygging har vi betydelige innvendinger. Et felles fylkeskommunalt initiativ, Sør-vestbanen, går inn for en oppgradering av eksisterende trasè fra Stavanger til Oslo, pluss sammenknytning av Sørlands- og Vestfoldsbanen som totalt er anslått til 25 milliarder kroner. Dette er ikke en tilstrekkelig fremtidsretta jernbanesatsing. Vi foreslår at kun sammenknytning mellom Sørlands- og vestfoldsbanen prioriteres i NTP. Samtidig må det satses på en fremtidig utbygging av høyhastighetsbane på denne viktige strekning som kan bidra til å minke fly- og biltrafikk.

gamle strukturer innen denne sektoren er et reelt hinder for planlegging og utbygging av en moderne togkapasitet.

Vi mener derfor at det må skapes et eget og dertil egnet selskap for å virkeliggjøre høyhastighetsalternativet i Norge nå. Et slik selskap må settes sammen av kompetansen som finnes i ulike miljøer som Jernbaneverket, Norsk Bane og Høyhastighetsringen. Et slikt selskap bør plasseres inn under et annet departement enn samferdselsdepartementet. Slik unngår man at det legges føringer på de nye høyhastighetsvyer fra det rådende jernbaneregime. Vi foreslår derfor at høyhastighetsprosjektet legges direkte inn under statsministerens kontor, for på den måte å gi denne satsing høyeste nasjonale prioritering. Bare på denne måten kan man få i gang en utredning, planlegging og prosjektering f.o.m. NTPs ikrafttreden. Dette må snarest følges opp av detaljplanlegging med tanke på byggestart innen NTP-periodens utløp.

Hilsen Kristiansand Rødt og Miljøpartiet de Grønne Vest-Agder/Kristiansand