

## **Felles høringsuttalelse fra Jernbaneforaene i Norge til de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019.**

### **1. Klima og miljø**

I planforslaget vies det innledningsvis stor plass til beskrivelse av den klimautfordringen som det norske samfunnet står overfor. Regjeringens mål i klimameldingen er at utslipp av klimagasser fra transport skal reduseres med 2,5 - 4 mill. tonn i forhold til en prognose for 2020. Dette stiller nye krav til transportpolitikken, siden transporten forventes å vokse også i årene framover.

Overføring av person- og godstrafikk fra veg til jernbane er et vesentlig grep i å nå de klimapolitiske mål. Jernbaneforaene kan vanskelig se at de konkrete delene av planforslaget er i nærheten av å svare ut de utfordringene som beskrives innledningsvis.

Planforslaget viser at innenfor de rammer transportetatene er blitt pålagt å forholde seg til, er det ikke mulig å presentere et forslag som oppfyller de overordnede mål for transportsektoren, eller de nasjonale målsettinger for transportsektorens bidrag til reduksjon av utslipp av klimagasser.

### **2. Investeringsrammer for jernbane**

Planforslaget er transportetatenes faglige innspill til utvikling av transportsektoren, begrenset av en (av departementet) på forhånd fastlagt økonomisk ramme. Jernbaneforaene savner Jernbaneverkets faglige beskrivelse av:

- hvilke rammer som er nødvendig for å nå de politiske mål som er satt
- hvilken måloppnåelse man oppnår med de økonomiske rammer som departementene har satt.

Jernbaneforaene mener at den fastlagte rammen er for liten i forhold til tidligere utførte stamnettsutredninger og savner en synliggjøring av dette i NTP.

Jernbaneforaene slutter seg til forslaget om økt ressursbruk til drift og vedlikehold, men for å oppnå en rask og vesentlig økning i jernbanetransporten – og dermed oppfylle nasjonale og regionale transportmål og intensjoner i "klimaforliket" – må investeringene mer enn fordobles i forhold til planrammen.

Jernbaneforaene krever at de totale rammene for jernbane økes med 60 %. Gjennom en slik satsing vil de viktigste dobbeltsporparseller og kryssingsspor på Østlandet kunne utbygges raskt, noe som også vil tilrettelegge for eventuell framtidig satsing på høyhastighetstog. I tillegg er det viktig å øke bevilgningene til ferdigstilling av samfunnsviktige jernbaneprosjekter som for eksempel Sørvestbanen og Ringeriksbanen.

### **3. Alternativ finansiering av investeringstiltak.**

Målet om samordnet areal- og transportplanlegging forutsetter forutsigbarhet og troverdige fremdriftsplaner for statlige investeringsplaner. Rasjonell prosjektgjennomføring gir også sparte kostnader og framskynder den samfunnsmessige nyttegevinst av statlige investeringer. Spesielt for de store jernbaneprosjektene synes det å være et betydelig innsparingspotensial, som ikke kan utnyttes uten økte bevilgninger eller nye grep for prosjektgjennomføring.

Som eksempel på slik innsparingspotensial viser vi til etatenes informasjonsmøte om NTP i Arendal 7.02.08 hvor Jernbaneverkets regiondirektør beskrev at optimal fremdrift for prosjektet nytt dobbeltspor Lysaker-Asker ville redusert investeringskostnadene med 560 millioner kr og økt den samfunnsmessige nytten med 1130 mill kr – i forhold til den fremdriften som er gjennomført basert på årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Jernbaneforaene forutsetter forslaget om prosjektfinansiering får politisk tilslutning slik at etatene gis økonomisk mulighet til rasjonell prosjektgjennomføring av de prosjekter det er faglig riktig å gjennomføre.

Oddvar Skaiaa  
(sign)

Leder jernbaneforum Sør  
Talsmann for samtlige jernbanefora