

## **NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 – 2019**

[21.04.08]

Avinor, Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Kystverket kom i januar med sine prioriteringer til neste Nasjonal Transportplan. Denne er nå ute på høring, med frist 30. april, og skal danne grunnlaget for regjeringa sitt forslag til Nasjonal Transportplan, som blir lagt fram våren 2009. Senterungdommen vil med denne høringsuttalelsen komme med våre synspunkter på hvordan man skal prioritere fremover.

### **Generelt**

*NTP er en omfattende plan. Senterungdommen har i denne høringsuttalelsen valgt å fokusere på det vi mener er nødvendig for å få et mer tilgjengelig, moderne, trafikksikkert og klimavennlig transportnett i Norge.*

### **Tilgjengelighet**

Senterungdommen mener at universell utforming må legges til grunn for all utbygging av transportnettet i Norge. Det er også behov for å øke innsatsen når det gjelder eksisterende infrastruktur.

### **Økonomi**

Senterungdommen forutsetter at den økonomiske ramma økes med minst 40 %, fordelt på drift/vedlikehold og investeringer. Tiltak knyttet til å ta igjen etterslepet både på vei, bane, sjø og luft må prioriteres. Det er helt nødvendig at staten nå sikrer oppstart av flere større prosjekter, ved å ta i bruk nye kontraktsformer, prosjektfinansiering, låneopptak og andre modeller som er brukt i flere av de landene som Norge kan sammenligne seg med.

Skatte- og avgiftssystemet, samt forutsigbare investerings- og belønningsordninger, må brukes aktivt for å nå nasjonale transportpolitiske mål, som for eksempel reduksjon i klimagassutslipp.

Staten bør begrense sitt utbytte fra selskaper i transportsektoren dersom dette innebærer at det tar lenger tid å gjennomføre nødvendige oppgraderinger av materiell og infrastruktur.

### **Intermodalitet**

Norge må bygge opp et transportnett som gir mest mulig fleksibilitet, og som gjør det enkelt å bytte mellom ulike transportmidler. Dette gjelder både for person- og godstrafikk. Skysstasjoner og knutepunkt er viktige stikkord for persontrafikk, og for godstrafikken er det viktig å lokalisere terminaler for sjø/luft/bane og vei i samme område. Det må vurderes om dagens plassering av ulike terminaler vil takle prognosene for trafikkvekst og ivareta målet om intermodalitet.

### **Kollektivtransport**

Senterungdommen krever en økt statlig satsning på kollektivtrafikk, kombinert med større restriksjoner på biltrafikken, for å minske køproblematikken og miljøproblemene i byområder. Staten må ta større ansvar for investeringer i skinnegående kollektivtrafikk, som trikk, t-bane og bybaner.

Ekspresbussruter med timesavganger (og oftere i rush) må utvikles mellom flere byer.

### **Luft**

Senterungdommen ser at investeringsbehovet i sektoren er stort framover, og ber regjeringen om å ikke ta utbytte fra Avinor fram til 2014. Det må sikres en optimal framdrift på investeringer knyttet til nye miljø- og sikkerhetskrav. Senterungdommen mener at Gardermoen fremdeles skal utvikles som hovedflyplass, og ber regjeringen om å båndlegge arealer for en 3. rullebane.

Senterungdommen ser positivt på at sektoren utarbeider en strategi for å redusere bransjens miljøpåvirkning. Det er viktig at denne inneholder konkrete og målbare tiltak og at planen følges opp.

### **Sjøtransport**

Senterungdommen mener at Norge vil møte stadig større utfordringer når det gjelder sjøtransport. Det er viktig at Kystverket settes i stand til å ruste opp leder og havner til moderne standard, og ta i bruk moderne overvåkningssystemer. Etterslepet på vedlikehold av Kystverkets installasjoner bør fjernes i perioden. Senterungdommen er opptatt av at oljevernberedskapen styrkes utover dagens nivå.

### **Veg**

Senterungdommen mener prioriteringen av drift, vedlikehold, tilgjengelighetstiltak, trafiksikkerhet, kollektivtiltak samt mindre og målrettede investeringer er riktig. Investeringsramma bør økes utover ramma +20 %, og prosjekter på ulykkesbelastede veier og oppgradering til stamveistandard på flere strekninger må prioriteres.

### **Jernbane**

Satsningen på drift og vedlikehold er helt nødvendig, men vi ber om at man tenker mer helhetlig og får til en modernisering av hele strekninger. Senterungdommen mener at investeringsnivået må økes ift. planforslagets ramme + 20%. 4 ting bør prioriteres:

- a) Utbygging av kapasitet rundt de store byene, med prioritet på Oslo S – Ski og Bergen – Arna, samt det øvrige intercity-triangelet rundt Oslo.
- b) Utbygging av kryssningsspor og terminalkapasitet for å nå målet om en dobling av godsmengden på jernbane allerede innen 2015. ECON - rapporten "Etterspørsel etter containertransport på skinner" peker på at behovet er stort allerede i dag.
- c) En plan for elektrifisering av jernbanenettet, med vekt på Trønderbanen og Solør/Rørosbanen.
- d) En framdriftsplan for bygging av høyhastighetsbaner (se under)

Senterungdommen ønsker å understreke at en utbygging av intercitytriangelet må gjøres slik at den muliggjør reelle høyhastighetsbaner på sikt, og stiller spørsmål ved om planlagte dobbeltsporprosjekter er i tråd med dette.

### **Høyhastighetsbaner**

Senterungdommen viser til sin tidligere innsendte uttalelse om høyhastighetsutredningen (vedlagt), og vil understreke at 2008 må brukes til å få et godt nok faktagrunnlag slik at man kan gjøre vedtak ifm. behandlingen av NTP i Stortinget våren 2009.

Senterungdommen har merket seg at Deutsche Bahn, ett av verdens største togselskap, har engasjert seg i arbeidet med høyhastighetsbaner i Norge. Senterungdommen er opptatt av at man ser høyhastighetsbaner i sammenheng med planlagte dobbeltsporparseller og kapasitetsutvidelser ved de største lufthavnene i Norge.