

PRESSEMELDING

2018-02-11

## **KOMMENTAR TIL JELØYPLATTFORMA av 2018-01-14**

I samband med den nye regjeringserklæringa mellom Høgre, Frp og Venstre vil styret i For Jernbane kommentera det som står i kapittel 15 om samferdsle.

### **Regjeringa vil følgja opp Nasjonal transportplan 2018-29 slik at balansen mellom veg- og kollektivtrafikk vert oppretthalden i tråd med planen i den første fireårsperioden**

NTP vil med si store satsing på motorvegkorridorar framfor kollektivtransport, motverka målet om 30 prosent mindre gods på vegstrekningar over 300 km, fremja privatbilen og motarbeida kollektiv reisekultur serleg på lange distansar.

Ifølgje NTP skal det *om 12 år* vera bygd samanhengande motorveg, for det meste med 4 felt, frå Rogaland til Trøndelag via Sør- og Austlandet. Men *jernbaneplanane* inneber at etter *17 år* skal det i den same korridoren berre vera dobbeltspor mellom Grenland og Lillehammer.

For Jernbane meiner vidare at ein må fullfinansiera store baneutbyggingar, til dømes intercitytriangelet, Vossebana og Jærbana. I dag stansar ofte framdrifta opp grunna uferdige planar og løyvingar berre for eit år om gangen over statsbudsjetten, noko som tyder høgare sluttkostnad og truleg lågare standard.

### **Regjeringa vil halvera klimagassutsleppa frå transportsektoren i 2030 og leggja ein plan for å nå målet om fossilfri kollektivtrafikk innan 2025**

For Jernbane støttar dette. Me vonar målet vert prioritert høgt og at potensialet for elektrisk driven skjenegåande transport vert fullt utnytta.

### **Regjeringa vil ta initiativ til ein skandinavisk jernbanestudie i samarbeid med Sverige og Danmark**

For Jernbane støttar dette. Jernbana har altfor liten marknadsdel av den grensekryssande trafikken, serleg gjennom Østfold. Det er m.a. problematisk at jernbanetraséen Oslo – Göteborg er 60 km lenger enn E6, dessutan enkeltspora og svingete. På kort sikt saknar For Jernbane dagtog Oslo–København utan omstiging i Göteborg, nattog Oslo–Stockholm, Oslo–København–Hamburg og Trondheim–Stockholm.

### **Regjeringa meiner jernbane er eit viktig transportmiddel som er spesielt eigna for pendling i folketette område og for godstransport på lengre distansar**

Regjeringa nemner ikkje at det store potensialet for å overføra transportarbeid til bane ligg i fjerntrafikk for *både* passasjerar og gods. Mellom anna syner erfaring frå andre land massiv overgang frå fly til tog når reisetida med tog kjem ned mot 2,5 timar.

Når regjeringa unngår å nemna moderne jernbane sitt fortrinn i langdistanse persontransport, manglar ho dessutan syn for jernbana som mogleg distriktsutviklar. Liksom skjenegåande transport har vist seg betre for byutvikling enn bussar, trur me jernbanestasjonar i byar og tettstadar mellom storbyane er betre for distrikta enn ekspressbuss på firefelts motorveg.

KVU Oslo-navet syner eit altfor smalt geografisk perspektiv, og For Jernbane er lite nøgde med dei tilrådde tunnelprosjekta. Me ønskjer ein samla plan for:

- F1: ny Oslotunnel aust–vest
- F2: ein tunnel Oslo S–sentrum–Majorstua–Nittedal, som del av ein gjennomgåande korridor Østfold–Oslo–Møre/Trøndelag vest for Mjøsa.<sup>1</sup>
- Ein ny lokalbane mellom Bærum og nedre Romerike basert på jernbane med god kurvatur som knytter saman eksisterande strukturar og med ein trase lenger opp frå fjorden.

### **Regjeringa vil tilføra Nye Veier AS endå fleire prosjekt på dei viktigaste riks- og europavegane**

Massive motorvegar mellom landsdelane er ikkje framtida si løysing. Dei bremser det grøne skiftet og motverker ein kollektiv reisekultur. Buss på motorveg blir aldri raskare enn personbil. Buss er mindre komfortabelt enn tog. Dei fremjar lastebil framfor godstog. Biltransport krev mykje areal og energi. Nye Veier AS bør omdannast til Grøne korridorar AS med ein berekraftig transportsektor som mål. Oppdraget må vera å planleggja høgfartsbane og stamveg i samanheng.

### **Regjeringa vil ha spesielt søkjeljos på kostnadskontroll og auka samfunnsnytte i prosjekta**

I kapittel 15 nyttar regjeringa formuleringa *kostnadskontroll og auka samfunnsnytte*, derimot ikkje omgrepet *samfunnsøkonomisk lønsemd* – som fleire stader elles i plattformen.

Regjeringa vil starta opp over 140 nye prosjekt med ei samla netto samfunnsnytte på om lag *minus* -179 mrd. kr (NTP 2018–2029, side 82). Det er eit høgt tal som burde fått ei bjelle eller to til å ringe. Kva har ungane våre igjen for dei utvalde prosjekta? Kva får nasjonen som heilskap att for det enkelte prosjektet? Svarar dei til måla i NTP om effektiv transport, betre miljø og nullutslepp? Blant dei store prosjekta med stor negativ netto samfunnsnytte finn vi E18 Asker–Oslo, nesten heile porteføljen til Nye Veier AS og Ringeriksbanen/E16<sup>2</sup>.

### **Regjeringa vil gjennomgå køyrevegsavgifta på jernbane**

For Jernbane er uroa for ei eventuell auke i avgifta. Konkurransen med lastebil, og serleg kabotasjetransporten, er skarp. For Jernbane ønskjer køyrevegsavgifter på bane og bilveg som reflekterer både slitasjen på underlaget og miljøkostnadene. Me minner om at lastebilar og bussar slit meir på underlaget enn tog.

### **Regjeringa vil fullføra jernbanereforma og sikra at staten kjøper jernbanetenester frå tilbydarar som leverer eit best mogleg tilbod for pengane**

For Jernbane tviler på at den vidare oppsplittinga av jernbana vil løna seg for samfunnet. Men me ser positivt på at infrastrukturforvaltninga har vorte eit statsforetak slik at jernbana kan få statlege lån for å fullføre store utbyggingar, og at eigedomane er overførte til infrastrukturforvaltninga.

Ei reform bør ha desse målsetjingane:

---

<sup>1</sup> Ved ein arm Grua–Jevnaker–Hønefoss vert Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss overflødig.

<sup>2</sup> Sjå fotnote 1.

- minst like gode arbeidsvilkår som no, for alle tilsette i jernbanesektoren
- høgare prosentdel i den samla marknaden for tog i høve til luftfart og (langdistanse) vegtrafikk
- miljø- og energivinstar
- lågare billettprisar
- sitjeplassgaranti
- fleire avgangar alt i alt
- gjennomgåande tog på lengre strekningar i takt med vesentleg redusert reisetid
- fleire nattogavgangar og sovevogner

### **Regjeringa vil ha fleire kommersielle (usubsidierte) ekspressbussar**

Med dette gjev regjeringa inntrykk av at det ikkje er viktig å utnytta skikkeleg dei milliardane som trass alt vert investerte i jernbana. Det er sløsing med ressursar å køyra ekspressbuss parallelt med jernbane når det er ledig plass på toget. Marginalkostnaden for å ta med 30–60 passasjerar ekstra på toget er nesten lik null. For Jernbane meiner buss primært skal utfylle jernbanen og gje god lokal flatedekning medan toget skal vera transportmiddelet for dei lengre reisene – med god korrespondanse tog-buss.

Det er påfallande at regjeringa går inn for fleire kommersielle ekspressbussar kort tid før anbudsfristen på den fyrste jernbanepakka (Sørlandsbana, Arendalsbana og Jærbanda). Priskrig mellom buss på ein E18/E39 som stadig vert bygd ut og toget på traséen frå 1930-40 åra kan blir dyrt for statskassa. Tapet vert sosialisert medan gevinsten vert privatisert. Men det er vel god borgarleg politikk?

Med vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud, leder