

Innspill til Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité's muntlige høring om statsbudsjettet 2020

1320 Statens vegvesen, 1321 Nye Veier AS, 1352 Jernbanedirektoratet

Klima og transport

Regjeringa har 10 statsbudsjetter igjen på å kutte Norges klimagassutslipp med minst 45 %. Norske utslipp var i 2017 på 52,7 tonn CO₂-ekvivalenter. Foreløpige tall viser at utslippene økte med 0,4 % i 2018. Lineært fordelt bør årlig reduksjon ligge på minst 2,4 tonn. Gitt dagens politikk anslo regjeringen i fjor at utslippene av klimagasser fra Norge vil avta med litt mer enn 7 mill. tonn CO₂-ekv. fram mot 2030, eller 0,636 tonn per år.

Tog har et energiforbruk som er 1/10 av fly og 1/5 av lastebil. Klimagassutslippene er hhv. 22 ganger høyere fra fly og 5 ganger høyere fra lastebil enn fra tog. Dette er tall fra tyske myndigheter. For Norge vil tallene være enda bedre da vi er netto eksportører av elkraft over tid.

I dag står jernbanen i Norge for om lag 5 % av gods- og persontransportarbeidet. I EU står jernbanen for 7 % av persontransportarbeidet og 11 % av godstransportarbeidet. I Sverige står den for 10 % av persontransportarbeidet, i Sveits for 20 % og i Japan for 30 %. Kilder: SSB, UIC, Svenska Järnvägsfremjandet.

Vi foreslår en målsetting om at jernbanens andel skal opp til 20 % av alt transportarbeidet i Norge seinest innen 2030.

Omprioritere

Infrastrukturen styrer folk og næringsliv sine transportvalg.

Kap. 1320 Store vegprosjekter og kap 1321 Nye veier AS reduseres med 40 % = 5 000 mill. Bompengeneinnkreving reduseres tilsvarende. Det gir betydelig rom for å øke jernbaneformål kap. 1352, kollektivtrafikk i byområder og gang- og sykkelveier.

Gods

I desember 2018 ble det lagt ned godstog tilsvarende 36.600 lange lastebiltransporter på et år. Et *nytt* godstog i døgnet på strekningene Oslo– Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger vil bety 52.000 færre vogntransporter på veiene i året.

Post 75. Vi spør om 88 mill. er stor nok til å nå målet om overføring av gods fra veg til bane? Logistikkbransjen foreslo i 2018 et beløp på 150-200 mill. per år.

Post 72, 73. Vi foreslår at regjeringens godspakke på 18 mrd. forseres. Jevnt fordelt på NTP-perioden 2018-2029 blir årlig beløp 1,5 mrd. I 2020 er det satt av 448 mill. (431 mill. i år) til mer gods på bane. Vi foreslår at den økes med 50 % til 670 mill.

Post 71. Vedlikehold

Systematisk og rettidig utskifting av slitte komponenter er viktigste tiltak for å forebygge forsinkelser. Vedlikeholdsetterslepet er beregna å øke i løpet av året med nær 1 mrd. En fornying i 2020 på nivå med minimumskravet i avtalen med Bane NOR på 2,2 mrd. kr, medfører at etterslepet øker til om lag 21,5 mrd. kr i løpet av året. I 2018 ble det beregna et

nytt balansepunkt på nullvekst i etterslepet ved en årlig fornyelse på 3,4 mrd. Vi foreslår at fornyelsen av jernbaneinfrastrukturen økes til minst 3,6 mrd.

Planlegging

Høgfart

Vi savner en egen post i budsjettet med formål å gjennomgå alle foreliggende planer med tanke på tilpassing til framtidig høgfart, se NTP 3.4.3 Ambisjoner for jernbanen.

Vi foreslår at Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 bør omprioriteres til en oppgradering av E16 i hovedsak eksisterende trasé, og utredning av et alternativ via Nittedal og Jevnaker. Fellesprosjektet er et voldsomt natur- og landskapsinngrep. Området har utfordrende grunnforhold. Det er stor fare for kostnadssprekk. Fellesprosjektet vil overføre gods fra bane til veg. Det vil øke biltrafikken inn til Osloområdet i strid med nullvekstmålet. Det tar ressurser fra det opprinnelige intercityprosjektet/triangelet. Det er ikke avgjort at det skal bygges en høgfartsbane mellom Østlandet og Vestlandet, eller hvor nasjonen får mest igjen for å legge traséen. Prosjektet kan legge uheldige føringer og være en feilinvestering. Vi har lenge pekt på en løsning via Nittedal og Jevnaker som også vil gi godstrafikken og Gjøvikbanen et løft. En bane på vestsida av Mjøsa vil også kunne inngå i et nettverk og en kortere korridor mellom Østlandet, Møre og Trøndelag. Nittedalsalternativet har systematisk blitt feil/nedvurdert av det politiske og administrative establishment. Vi ber likevel om at Stortinget setter av midler til en utredning av Nittedalsalternativet.

Det er svært positivt at regjeringen vil øke planmidlene til en ny Oslotunnel. Kapasiteten har vært sprengt i 10 år allerede. Vi foreslår imidlertid å øke bevilgningen opp på "Ringeriksbanenivå" til kr 528 mill. og at oppdraget også tar for seg Nittedalsbanen.

Det er bra at regjeringen vil sette av penger til videre planlegging av dobbeltspor på Jærbanen. Det er nå gått 10 år siden sist det ble bygd dobbeltspor på Jæren. Gjenåpning av Ålgårdbanen bør inkluderes i en utbygging. Stortinget bør sørge for en overordna plan for Jærbanen/Sørlandsbanen og E39 på hele stekningen Sandnes-Kristiansand ut fra målsettinger om at mest mulig av langtrafikken på strekningen skal gå med tog.

For strekningen Leangen-Hommelvik er det nå vedtatt kommunedelplan som har valgt trasekorridor for et nytt dobbeltspor på denne delen av Nordlandsbanen. Vi ber om at Stortinget sikrer planmidler slik at dobbeltspor på i første omgang Trondheim-Stjørdal, og siden Steinkjer kan bygges raskest mulig.

Stortinget bør sette av midler til en fullstendig KVU for en Nord-Norgebane. Den nylig avsluttede utredningen var basert på ufullstendige traséstudier gjort fram til 1992. Det trengs et nytt og detaljert kunnskapsgrunnlag for å avgjøre spørsmålet om Nord-Norgebanen.