



Samferdselsdepartementet
E-post: postmottak@sd.dep.no

Oslo, 29. juni 2012

Høringsinnspill til etatens forslag til NTP 2014-2023, Regjeringen høyhastighetsutredning og Konseptvalgutredningen for IC-strekningene

Framtiden i våre hender presenterer med dette sine innspill til arbeidet med Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023, Regjeringens Høyhastighetsutredning og konseptvalgutredningen for IC-strekningene.

1. Hovedbudskap

- **Jernbanen må prioriteres:** Investeringer til jernbane må komme som erstatning for, ikke i tillegg til motorveg- og flyplassutvidelser. Skal jernbanen bli et attraktivt reisealternativ for passasjerer og gods og bidra til nødvendige klimakutt fra transportsektoren, må de samlede bevilgningene til jernbanen opp til 20-23 mrd. NOK årlig.
- **Tidfesting av InterCity til 2023:** InterCity må sees som første etappe i et høyhastighetsnett. For at dobbeltspor i InterCity-triangelet skal bygges ferdig innen utgangen av 2023, må det planlegges og bygges for fullt på alle tre strekningene samtidig. Framtiden i våre hender mener dette også åpner for løsninger som reduserer kostnadene
- **Byggestart for høyhastighetsbaner i løpet av kommende NTP:** Som en oppfølging av høyhastighetsutredningen må det bevilges midler til videre utredning av samtlige høyhastighetsstrekninger. De gamle linjene er konstant utsatt for flom, ras og andre klimarelaterte problemer. Framtiden i våre hender mener vi aldri vil kunne oppnå konkurransedyktige reisetider eller et pålitelig godstilbud på eksisterende linjer
- **Restriktive tiltak overfor luftfarten:** Framtiden i våre hender vil ha stans i all kapasitetsutvidelse for norsk flytrafikk, og rask innfasing av en grønn passasjerskatt.
- **Økt kollektivsatsing:** I møte med befolkningsvekst, økt forurensing og klimagassutslipp må rammene for belønningsordningen mangedobles, også utover det nivået klimaforliket legger opp til, til om lag 3-4 milliarder kroner i 2020.
- **Gods fra veg til bane:** Godsandelen på bane synker, til ulempe for klima og trafikksikkerhet. Det viktigste for å løse dette er økte investeringsmidler til nye linjer og økt terminalkapasitet. Insentivene for å velge bane må styrkes.

Framtiden
i våre hender

Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.framtiden.no post@framtiden.no organisasjonsnummer 970 221 115



2. Bakgrunn

Framtiden i våre hender arbeider for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren, som i dag står for over 30 prosent av Norges samlede utslipp. Dersom Norge skal lykkes med sine overordnede klimamålsettinger, må transportsektoren omlegges i en mer klimavennlig retning umiddelbart. Vi gjenkjenner at transportetatene deler denne målsettingen, og forutsetter at Regjeringen følger opp anbefalingene fra transportetatene på dette punktet. Erkjennelsen av at «gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling» må prioriteres, og at «restriktive tiltak mot den private biltrafikken» er nødvendig er viktige budskap i forslaget til NTP. Vi er glade for at Regjeringen følger opp disse punktene i Klimameldingen¹ og Klimaforliket². Der står det blant annet at:

- Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsmidler
- Kollektivtransporten skal gis en viktig plass i NTP 2014-2023, og det skal utarbeides en kollektivhandlingsplan som oppfølging av NTP
- Statens tilskudd til investering og drift av fylkeskommunal kollektivtransport og andre miljøvennlige transportformer skal økes, inkludert belønningsordningen. Belønningsordningen skal økes med 500 mill. kroner i 2013 og 2014, hvorav 250 mill. kroner bevilges i 2013 og 250 mill. kroner i 2014.
- Jernbanens rolle i transportsystemet skal styrkes, og investeringene til jernbanen skal økes, særlig rundt de største byene
- Det skal legges fram en framdriftsplan for InterCity-forbindelsen på det sentrale Østlandet, med en tidfesting av når ulike strekninger kan ferdigstilles, og basert på en utbyggingsmodell som sikrer rask fremdrift
- Det skal legges fram en samlet godsstrategi hvor det blant annet legges til rette for overgang fra godstransport på veg til godstransport på sjø og bane
- Dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000.

Dette er viktige budskap fra Regjering og Storting, og Framtiden i våre hender forutsetter at dette konkretiseres ytterligere i Nasjonal transportplan.

¹ Meld. St. 21 (2011-2012) s. 167-168.

² <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2011-2012/inns-201112-390/4/>

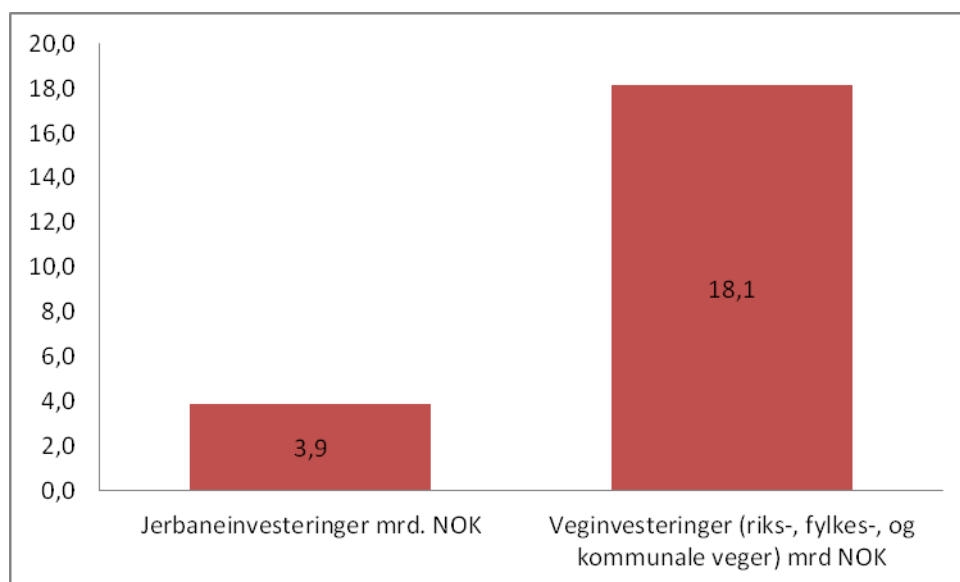


Det aller viktigste tiltaket for å redusere utslippene fra transportsektoren vil være å redusere det totale transportomfanget. Vi opplever ikke at etatenes forslag til NTP i tilstrekkelig grad reflekterer dette, og savner tilstrekkelige virkemidler som kan bidra til reduksjon i transportbehovet.

Mellomlange og lange distanser står for en stor del av transportsektorens klimagassutslipp. Derfor er det synd at det i forslaget til NTP mangler tiltak som tyder på vilje til å påvirke trafikkmengden på disse distansene. En alvorlig svakhet både ved utkastet til NTP og Klimameldingen er at den mangler en langsiktig og helhetlig strategi for fjernstrekningene på jernbanen, og ikke i tilstrekkelig grad følger opp arbeidet fra Høyhastighetsutredningen. I det følgende vil vi presentere våre løsninger på disse utfordringene.

3. Jernbanen må prioriteres

Klimahensyn, lokal forurensing, befolkningsvekst og urbanisering tilsier at jernbanen må prioriteres i NTP. «Jernbanens rolle skal styrkes, og investeringen til jernbanen skal økes», heter det i Klimameldingen. I praksis betyr det at jernbanens bevilgninger må øke langt mer enn bevilgningen til vegsektoren. I planene til transportetatene vil vegsektoren, avhengig av rammenivå (+ 20 prosent eller +45 prosent), disponere 146 eller 196 milliarder kroner *mer* enn Jernbaneverket over tiårsperioden (inkludert estimert bompenginntjening på mellom 50 – 80 milliarder). Dersom dette ikke justeres i jernbanens favør følger ikke NTP opp ambisjonene i Klimameldingen, og store vegprosjekter truer med å ta trafikkvekst jernbanen kunne tatt ³.



Figur 1: I 2011 var de samlede investeringene til veg nesten 5 ganger større enn til jernbanen (inkludert kommunale-, fylkes-, og riksveger).

³ Konkurransforholdet mellom store vegprosjekter og nye jernbanelinjer belyses blant annet i Jernbaneverkets konseptvalgutredning for Oslo – Lillehammer s. 27 (<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>)



Hovedbudskapet fra Framtiden i våre hender er at bevilgninger til samferdselssektoren må vris fra veg- og flyplassutbygging til satsing på bane, kollektiv og sykkelveger. Dersom jernbanesatsing og kollektivutbygging kombineres med at det blir dyrere å kjøre bil, vil gevinsten av jernbanesatsing bli mye større. Vegmidlene bør i hovedsak anvendes til vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak, samt tilrettelegging for kollektivtransport, fotgjengere og syklistene. Dersom det er snakk om nybygging må enklere løsninger velges, og istedenfor firefelts motorveg må det velges to eller trefeltsveg med midtdeler.

Derfor foreslår Framtiden i våre hender at:

- Jernbanen må tildeles i hvert fall 2/3 av de totale samferdselsmidlene. Det betyr i praksis at investeringen til veg bør begrenses til transportetatens plantekniske forslag, mens bevilgningsnivået til jernbanen må oppjusteres i tråd med det høyeste forslaget på 136 prosent rammeøkning
- De samlede økonomiske rammene til jernbanen må oppjusteres til 20-23 milliarder kroner årlig, hvorav ca. 17 milliarder kroner går til investeringer
- Innenfor denne rammen kan Jernbaneverket bygge ut hele InterCity-trianglet i løpet av 10-12 år, gjennomføre full godssatsing inkludert utvidelse av Alnabruterminalen, samt full satsing på passasjertrafikk. Samtlige investeringer er helt nødvendige, og haster.
- Når et jernbaneprosjekt vedtas, må Jernbaneverket gis fullmakt til å inngå kontrakter for hele prosjektet, med garanti om finansiering. Dette for å få forutsigbarhet og mer rasjonell prosjektgjennomføring.
- For å realisere en stor rammeøkning må jernbanen få tilgang til alternative finansieringskilder. Framtiden i våre hender anbefaler at store jernbaneprosjekter som InterCity eller høyhastighetsutbygging gjennomføres ved å opprette egne prosjektselskaper som ved behov kan lånefinansiere deler av utbyggingen. Lånene kan gis som statslån og / eller statsgaranterte obligasjoner
- Det bør åpnes for at penger fra bomstasjoner /vegbruksavgift langs motorvegen brukes til jernbanebygging på samme strekning. Det vil samtidig styrke konkurransefortrinnet til jernbanen.
- Vegkapasiteten kan ikke utvides i byområdene og det kan ikke bygges ut firefelts motorveger i korridorer som er aktuelle for jernbaneutbygging

4. Tidfesting av InterCity til 2023

Framtiden i våre hender er stort sett enige i Jernbaneverkets anbefalte løsninger for de tre banestrekningene i konseptvalgutredningen for IC-trianglet. Det viktigste nå er å sikre rask og effektiv utbygging av strekningene. Med ambisjoner om å få ferdigstilt strekningen innen 10–12 år etter



vedtak i 2013, trengs det full utbygging på alle strekninger. En forutsetning for å få til dette er at jernbanelinjen får garantier om full finansiering fra dag én. Framtiden i våre hender støtter derfor bruk av alternative finansieringsmodeller, der IC-prosjektet kan administreres av et statlig prosjektselskap, med adgang til å ta opp lån. Sammenhengende utbygging muliggjør realisering av kortere reisetider, mer rasjonell framdrift, mer akseptable naturinngrep og reduserte konsekvenser for togtrafikken i anleggsperioden.

Utbygging av IC-strekningene må anses som et ledd i å utvikle en konkurransedyktig, nasjonal jernbaneinfrastruktur for person- og godstrafikk. Nytteeffektene må ses i et nasjonalt lys, og i et langsiktig perspektiv, som første etappe av nye høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Jernbanelinjes konseptvalgutredninger viser at trafikken på IC-strekningene vil øke dramatisk dersom disse inngår i framtidige høyhastighetsbaner.

Framtiden i våre hender ber om fortgang i arbeidet med å planlegge ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Den vil ta lang tid å planlegge og bygge. Arbeidet må derfor starte nå, slik at den kan være planlagt, finansiert og bygd før dagens tunnel er har nådd kapasitetstaket. Dette er et nødvendig premiss for full utnyttelse av IC-strekningene.

Derfor foreslår Framtiden i våre hender at:

- Hele InterCity-triangelen rundt Oslo (Oslo-Lillehammer, Oslo-Skien og Oslo-Halden) skal bygges og stå klart innen 2023. Standarden på nyanlegg skal tilsvare høyhastighetsnett.
- InterCity-utbyggingen organiseres som et prosjektselskap med adgang til forutsigbar finansiering, som gir helhetlig bygging på alle strekninger samtidig
- Fortgang i arbeidet med å planlegge ny jernbanetunnel gjennom Oslo

5. Byggestart for høyhastighetsbaner i løpet av kommende NTP

Framtiden i våre hender har sammen med Naturvernforbundet, WWF og Natur og ungdom sendt et brev⁴ til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa der vi påpeker våre innvendinger til høyhastighetsutredningen. Utredningen gir oss verdifull kunnskap for det videre arbeidet, men den reiser også nye spørsmål, som det er viktig å få svar på i god tid før regjeringen ferdigbehandler stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP). Våre viktigste innspill til høyhastighetsutredningen kan oppsummeres som følger:

- **Uppreise kostnadsoverslag:** Høyhastighetsutredningen har kommet fram til høye utbyggingskostnader og betydelige klimagassutslipp i byggefasen. Dette skyldes i stor grad at andelen tunnel blir høy, og at det er forutsatt en ny metode å bygge tunneler på. Den forutsatte tunnelbyggingsmetoden avviker fra den mindre ressurskrevende metoden som brukes for å

⁴ Brev til samferdselsministeren datert 9. mars 2012 (<http://www.framtiden.no/view-document/581-oppfolging-hoyhastighetsutredningen.html>)



bygge bl.a. tunnelen på Vestfoldbanen (for 250 km/t). NTP's beregningsmetodikk gir også et langt gunstigere klimabudsjett enn det som framkommer i Høyhastighetsutredningen.

- **Undervurdert godspotensial:** Godstrafikken må analyseres nærmere. Situasjonen for jernbanen i dag er prekær. Upålitelig og gammel infrastruktur gir høye kostnader og lav konkurransekraft overfor lastebilen. Det er utfordrende nok å holde på dagens godsmengder, mens Jernbaneløstets strategi er å tredoble kapasiteten, noe som er viktig for miljø og trafiksikkerhet. Nye høyhastighetsbaner vil gi helt andre muligheter for pålitelig og kostnadseffektiv godstransport på bane. Det er derfor underlig at Høyhastighetsutredningen ikke tillegger dette verdi. Godstrafikkens potensial med nye dobbeltspor mellom landsdelene må synliggjøres langt sterkere, noe som igjen vil ha innflytelse på samfunnsøkonomi og ikke minst klimabudsjett.
- **Behov for videre oppfølging:** Det er viktig å videreføre arbeidet med høyhastighetsbaner for person- og godstog, der IC-strekningene blir første byggetrinn. Høyhastighetsbanene legger grunnlag for transportløsninger med svært lave utslipp av klimagasser og annen forurensing i driftsfasen, i motsetning til andre transportløsninger, som gir betydelige utslipp både ved bygging av infrastruktur og bruk av transportmidlene. Det må bevilges om lag 300 millioner kroner til konseptvalgutredninger for fjernstrekningene mellom Oslo og Stavanger, Trondheim, Bergen og Göteborg.

Framtiden i våre hender minner om merknad fra flertallet i Stortingets Transportkomite⁵ da høyhastighetsutredningen ble bestilt. Komiteen ønsket å få belyst hvordan høyhastighetsbaner kunne bidra til avlastning av innlands flytrafikk; regional utvikling og forstørring av arbeidsmarkeder; samt klimapolitiske muligheter. I tillegg ønsket komiteen svar på hvordan høyhastighetsbaner kunne danne grunnstammen i et sammenhengende kollektivtilbud. Sist men ikke minst, lå det i mandatet til høyhastighetsutredningen at undersøkelsene skulle ha bygging som siktemål.

Videre utredning av høyhastighetskorridorene

Framtiden i våre hender mener Høyhastighetsutredning ikke gir uttømmende svar på de ovenstående spørsmål. Det er etter vårt syn åpenbart at fjernstrekningene må utredes videre allerede i første fireårsperiode. Etatenes skriver i sitt forslag til NTP at «det ikke er grunnlag for å gi råd om en videre rekkefølge på utviklingen av fjernstrekningene». De etterlyser en langsiktig strategi for fjernstrekningene. Her må politikerne på banen og legge fram en klar retning for den langsiktige utviklingen av norsk jernbane. Det er etter vårt syn ikke en farbar veg å satse på eksisterende linjer dersom det skal være realistisk å redusere klimagassutslippene fra godstransport på veg og innenlands flytrafikk. Vi mener derfor at det er behov for korridorvise konseptvalgutredninger (KVU-er) av samtlige fjernstrekninger i Sør-Norge (fra Oslo til Bergen Trondheim, Stavanger og Göteborg) for å vurdere hvordan trasévalg, tunnelteknikk osv. kan optimaliseres for å redusere kostander, samtidig som klimagevinsten og markedet blir størst mulig. Det må planlegges slik at utbygging kan fortsette som en direkte forlengelse av InterCity-strekningene.

⁵ Innst. S. nr. 300 (2008–2009), om NTP 2010–2019, s.68



Avvent utredning av Ringeriksbanen

I etatens forslag til NTP forslås det å bevilge totalt 100 millioner kroner til videre utredning av Oslo – Porsgrunn – Kristiansand – Stavanger, og Ringeriksbanen. Vi mener det er grunn til å avvente utredning av Ringeriksbanen til det foreligger et svar på hvilken trasé som er den beste langsiktige løsningen til Bergen. Når det gjelder ny høyhastighetsbane mellom Østlandet og Vestlandet foreligger det ulike mulige løsninger. Spørsmålet om Ringeriksbanen eller andre baneinnskortninger mellom Oslo og Hønefoss må avklares etter at en konseptvalgutredning med etterfølgende kvalitetssikring for ny høyhastighetsbane mellom Østlandet og Vestlandet er ferdig. Inntil da kan mindre utbedringer av Bergensbanen, samt nyinvesteringer i delstrekningen Voss–Bergen prioriteres.

Derfor foreslår Framtiden i våre hender at:

- Det må settes av midler til videre planlegging (korridorvise KVVU-er) av fjernstrekningene, med sikte på bygging av nye høyhastighetsbaner, i første fireårsperiode av NTP.
- Byggestart for høyhastighetsbaner (utover InterCity) må konkretiseres til slutten av kommende NTP-periode. Nye baner bør være ferdige til svenskegrensen (sør for Halden) og Kristiansand i 2025, til Trondheim i 2027 og Stavanger og Bergen i 2030.

6. Restriktive tiltak overfor luftfarten

I luftfartsbransjens egen bærekraftsrapport står det at bransjen vil øke sine klimagassutslipp kraftig i perioden 1990 – 2020, til tross for betydelige teknologiske forbedringer. Dette skyldes stor trafikkvekst. Vi må umiddelbar stanse den politikken som legger til rette for å øke veksten i flytrafikken, inkludert utvidelse av de store flyplassene. Naturvernforbundet har gjort beregninger som viser at Flesland-utvidelsen vil øke klimagassutslippene med 0,3 mill. tonn CO₂ årlig i 2023, som tilsvarer utslipp fra 270 000 bensin-/dieselmotorer. En slik utslippsvekst vil nulle ut alle andre klimatiltak i Bergen kommunes vedtatte energi- og klimahandlingsplan. Isteden må det bygges høyhastighetsbaner mellom landsdelene som på sikt kan ta storparten av flypassasjerene mellom de store byene i Sør-Norge.

I etatens forslag til NTP legges det vekt på biodrivstoffets rolle som miljøløsning i luftfarten. Det står blant annet at: «Potensialet for bruk av biodrivstoff i vegtransport og luftfart er stort. Virkemidler som kan bidra til å øke tilgangen på bærekraftig biodrivstoff til transport er avgjørende for å nå målet om utslippsreduksjon». Framtiden i våre hender ser grunn til å advare mot å lene seg for tungt på en enkelt løsning som biodrivstoff. Selv om vi støtter arbeidet med å fremstille bærekraftig biodrivstoff, mener vi potensialet for utslippskutt som følge av biodrivstoff i luftfarten er begrenset. Vi ser også at det er store utfordringer knyttet til å fremstille tilstrekkelige mengder biodrivstoff på bærekraftig vis. Det eneste tiltaket som effektivt vil kunne kutte utslippene fra luftfarten er at veksten i flytrafikken flater ut.

Derfor foreslår Framtiden i våre hender at:



- Subsидieringen av flyselskap (f.eks. lavere avgifter) og flyplasser (f.eks. tax-free) må opphøre, regjeringen må snarest støtte opp om alternative og mer miljøvennlige transportformer som høyhastighetstog.
- Avinors videre utvidelser av de store flyplassene må stoppe
- Det må innføres en ny klimaavgift på flyreiser, som differensieres og i gjennomsnitt blir 100 - 200 kroner per passasjer. Satsene bør differensieres slik at reisende til og fra, og innen Nord-Norge, får lavere sats enn reisende innen Sør-Norge.
- Inntekten fra avgiften innenriks (1,2-2,4 mrd.) kan øremerkes investeringer i høyhastighetsbane, noe som vil gi et reelt alternativ til å ta fly.
- Målsetninger om innfasing av biodrivstoff må trekkes tilbake, og erstattes av mål om utslippsreduksjoner basert på faktiske reduksjoner i utslipp.
- I den grad det lar seg gjøre: Inkludere arealbrukskriterier og sosiale forhold i bærekraftskriterier for biodrivstoff, og legge press på EU for å gjøre det samme. Sertifiseringsordninger og bærekraftskriterier må videreutvikles og styrkes. Det bør også utredes hvilke konkrete forhold som ikke kan forebygges ved hjelp av sertifisering og bærekraftskriterier, og hvordan slike svakheter kan styrkes.
- Siden biodrivstoff i dag er vanskelig å framstille i tilstrekkelig store mengder på bærekraftig vis bør bransjer der andre alternativer ikke er tilgjengelige, som for eksempel fly, prioriteres foran personbiler med hensyn til bruk. Målsettingen for personbilparken bør være full elektrifisering.

7. Økt kollektivsatsing

Det første vilkåret for å redusere utslippene fra transport er at vi klarer å stanse veksten i selve transportvolumet. For å oppnå dette spiller kollektivtilbud og arealplanlegging en nøkkelrolle. Skal jernbanen og andre store kollektivsatsinger bli en suksess, må kommuner bidra til dette gjennom en arealpolitikk som gjør at boliger og arbeidsplasser plasseres nær stasjonene og gjennom andre grep som prioriterer miljøriktige transportløsninger framfor bilbruk.

De statlige investeringene i kollektivløsninger må også økes betraktelig. Flere avganger, bedre framkommelighet og konkurransedyktige priser vil føre til at flere reiser kollektivt.

Derfor forslår Framtiden i våre hende at:

- Regjeringen øker sin støtte til kollektivsatsing i byene. Etatene skriver at de vil prioritere full kollektivsatsing i byene dersom vegbudsjettene utvides med 45 prosent. Framtiden i våre hender mener Klimameldingen legger klare føringer her, og forventer at regjeringen bevilger



de foreslåtte 13,2 milliardene som en separat kollektivpakke, uavhengig av størrelsen på vegbudsjettet.

- Rammene for belønningsordningen for de store byene må mangedobles, også utover det nivået klimaforliket legger opp til, om lag 3-4 milliarder kroner i 2020
- Belønningsordningen må suppleres av en ordning overfor fylkeskommuner som klarer å utvikle fleksible og tilpassede kollektivløsninger i mer spredtbygde strøk, med demonstrert effekt når det gjelder å tiltrekke seg tidligere bilbrukere og redusere utslippene.
- Investeringer som øker kapasiteten i vegnettet må opphøre og midlene i stedet kanaliseres til tiltak for gang-, sykkel og kollektivtrafikken. Det må stilles krav om at bypakker med statlige bidrag er i tråd med nasjonal transport- og miljøpolitikk. Staten må ikke gi penger til vegprosjekter som gir økte klimagassutslipp.
- Som motytelse til store statlige investeringer i jernbane og kollektivt må kommuner forplikte seg til bevisst arealpolitikk og miljøriktige transportløsninger som gjør det attraktivt å velge tog og kollektiv transport
- En «sykkelmilliard» til sykkelformål, for å bygge gode, høystandard sykkelveier der sykkel kan representere et godt alternativ til bil og buss

8. Gods fra veg til bane

Vil vi ha et tilnærmet utslippsfritt system for tyngre godstransport er den eneste velprøvde teknologien i dag elektrisk jernbane. I dag er jernbanens rolle i godstransporten svært begrenset, og nedadgående. Regjeringens mål om dobling av godskapasiteten på jernbane innen 2020 er ikke i rute, og innsatsen for å nå målet må betydelig trappes opp.

Det er stort potensial for overføring av gods fra veg til bane. I etatenes forslag til NTP forventes det at godstransportarbeidet i Norge vil øke med to tredeler fram til 2040, og transportarbeidet på veg med hele 90 prosent. I dag er det kun en liten del av godstransporten i Norge som går på bane, 7-8 prosent, når transport til/fra kontinentalsokkelen holdes utenfor. At det ikke er mer skyldes dels at andre løsninger er billigere. Dels skyldes det fysiske strukturer og tenkemåter i næringslivet som er skapt av *årtier* med billig vegtransport. For eksempel er produksjonsanlegg og lagre er lagt inntil hovedveger og ikke ved jernbanen.

Økt etterspørsel etter jernbanetransport av gods vil imidlertid fort støte mot kapasitets- og dekningsgrenser i den nåværende infrastrukturen. Problemene består først og fremst i at det stort sett enkeltsporede jernbanenettet vårt på lange strekninger har så få og/eller korte kryssingsspor at det rett og slett ikke er mulig å føre fram mange og lange nok godstog – i «konkurransen» med persontrafikken – til å ta unna vesentlig mer gods. Det er også kapasitetsbegrensninger ved en del terminaler.



Dekningsproblemene består i at deler av landet ikke er dekt av jernbanelinjer i drift, og at logistikken er «rasjonalisert» og konsentrert om transport av containere (kombilast) som bare håndteres ved ca. 12 terminaler i hele landet (unntak er tømmer- og biltransport, transport av visse bulkvarer til noen større industrikunder, samt en svært liten del vognlast). Alt som skal fra eller til andre enn de 12 stedene med terminal havner på lastebil (og ikke bare lokal distribusjonsbil) eller båt.

Jernbanelinjer mener⁶ at det er mulig å doble godstransporten på jernbane innen 2020, langs eksisterende banestrekninger og med omtrent eksisterende terminalstruktur, forutsatt kapasitetsøkende tiltak først og fremst i form av flere kryssningsspor og terminalutvidelser. Da er nok den absolutte doblingen tenkt innenfor et scenario med fortsatt økende totalt transportvolum, men det er kanskje teknisk mulig å komme opp i en baneandel på 15 prosent på denne måten. Vil en derimot på litt lengre sikt få *det meste* av transporten over på bane, er en nødt til å tenke annerledes. Det vil si at jernbanenettet må utvides og bli mer finmasket, og at det må tilbys transport til og fra alle steder undervegs, ikke bare til og fra terminaler i hver ende av hovedstrekningene.

Derfor foreslår Framtiden i våre hender:

- Økte drivstoffavgifter / vegprising for lastebiler som går parallelt med jernbanen eller subsidiering av dem som tilbyr jernbanetransport av gods
- Redusere kostnader ved omlasting fra lastebil til tog. Eventuelt ved at staten tar over kostnadene for drift av de offentlige godsterminalene, inkludert omlastingstjenester
- I påvente av nye høyhastighetslinjer må lengre kryssningsspor i banenettet prioriteres slik at det kan kjøre lengre godstog
- Reduserte kostnader og økt kapasitet ved jernbaneterminalene, inkludert full utbygging av Alnabruterminalen innen utgangen av neste NTP
- Tiltak for større punktlighet i jernbanetransporten, inkludert full utbygging av InterCity og spor med høyhastighetsstandard mellom landsdelene

⁶ http://www.jernbanelinjer.no/PageFiles/3093/Godstransport_p_b_1720617a.pdf



Med vennlig hilsen

Arild Hermstad.

Arild Hermstad

Leder

Framtiden i våre hender

Marit Kristine Veia

Marit Kristine veia

Rådgiver Transport

Framtiden i våre hender