Representantforslag 175 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold

Dokument 8:175 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen, Kjell Ingolf Ropstad, Rigmor Andersen Eide og Geir Jørgen Bekkevold om å utrede etablering av en transportetat, etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport, for å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren

Til Stortinget

Bakgrunn

1. april 2010 ble Trafikverket etablert i Sverige. Samtidig ble Banverket, Vägverket og SIKA avviklet. Trafikverket i Sverige skal ha ansvar for langsiktig planlegging av transportsystemet for vegtrafikk, jernbanetrafikk, sjøfart og luftfart. Videre har Trafikverket ansvar for bygging, drift og vedlikehold av statlige veier og jernbane. Reformen er en gjennomgripende strukturendring og kan sammenliknes med de prosesser Finland nå planlegger for, der en står foran betydelige endringer for bedre å se de ulike transportformer i sammenheng. Det svenske trafikverket skal sørge for en enklere hverdag for trafikanter og transportører, de skal støtte utviklingen i regionene og samtidig sørge for optimal bruk av tilgjengelige ressurser.

Transportsektorens infrastruktur i Norge lider under for dårlig vedlikehold. Samtidig bærer norsk samferdselspolitikk preg av sektortenkning. Bedre koordinering og mer helhetlig planlegging kan bidra til et mer effektivt, miljøvennlig og trafikksikkert transportnett. Ved å se transportformene mer i sammenheng kan den langsiktige planleggingen styres mer ut fra overordnede samfunnshensyn, og utbygging og vedlikehold kan optimaliseres.

Mandag 26. oktober 2009 ble Festningstunnelen i Oslo innsnevret fra tre til to felt i hver retning på grunn av arbeidet med Bjørvikatunnelen. Statens vegvesen varslet tidlig om at det her kunne oppstå lengre køer, og anbefalte pendlerne å kjøre kollektivt. Samtidig tok NSB i denne overgangsperioden togene inn til vedlikehold, slik at det ble færre seter tilgjengelig. Dermed oppsto den situasjonen at veimyndighetene oppfordret til økt kollektivbruk, samtidig som NSB stilte opp med halve togsett. Resultatet var flere passasjerer på færre tog. Denne situasjonen illustrerer en strukturell utfordring. Sterk sektortenkning og lite samhandling skaper problemer til tross for at en i mange år har visst hva som ville skje når Festningstunnelen skulle kobles sammen med den nye senketunnelen i Bjørvika. Ved langsiktig planlegging kunne denne overgangsperioden blitt brukt til å styrke toget i konkurranse med privatbilen. På grunn av manglende helhetstenkning gikk en glipp av en god mulighet til å få flere over fra bil til tog.

På Fornebu i Bærum er det lagt til rette for en stor nærings- og bosettingsutvikling. Det er over 10 år siden vedtakene ble fattet i Stortinget. Likevel vil det ta lang tid før infrastrukturen er på plass slik at behovene dekkes. Fremtidens infrastruktur i dette området bør være en god kombinasjon av gode vei- og baneløsninger. Helhetlig planlegging er også i dette tilfelle nødvendig, og for snever sektortenkning må ikke stå i veien for samfunnets behov for overordnede og helhetlige planer med påfølgende utbygginger.

Samfunnsbygging

Et felles organ for transportutvikling, planlegging og utbygging kan være spennende for Norge. Bygging av vei og bane er i dag til dels preget av kortsiktighet. En transportetat med et større og overordnet

ansvar kan bidra til at infrastruktur i større grad blir en del av samfunnsbyggingen og samfunnsutvikingen.

En slik etat kan bli en drivkraft for innovasjon i bygg- og anleggsbransjen. Man har gode erfaringer med offentlig-privat samarbeid innen veisektoren som kan overføres til jernbanen, og man har kompetanse innen skred som kan overføres fra jernbane til vei. Gode synergieffekter kan oppstå ved at kompetanse i større grad samles, og etaten kan få en styrke i kraft av sin størrelse. I et helhetlig samfunnsperspektiv kan dette bidra til å legge nødvendige og viktige premisser for et tiltrengt infrastrukturløft.

Lyntog påvirker veisektor og luftfart

Lyntogutredningen og den videre prosessen med utbygging av jernbane kan få store konsekvenser for både miljø og kommunikasjon i Norge. Samtidig vil dette påvirke kommunikasjonen i lufta, på veiene og på sjøen. Det er viktig å se disse prosessene i en sammenheng. Norsk samferdselspolitikk har hatt sin styrke i å se helheten innenfor hver enkelt kommunikasjonsform, men det er i mindre grad utviklet planer der transportsystemet ses som en helhet, og ut fra et overordnet samfunnsperspektiv.

Prosessen som nå er i gang i Finland og Sverige, bør følges nøye. Løsninger som der er valgt, bør vurderes, og det bør igangsettes en utredning i Norge.

I Sverige ble utredningen lagt frem 1. april 2009, og allerede året etter var planen iverksatt. Det er behov for å utvikle et mer trafikkovergripende perspektiv i utviklingen av infrastruktur i Norge.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede mulighetene for, og konsekvensene av, å etablere en transportetat etter modell fra Sverige og Finland, med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøtransport med formål å sikre helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging innen transportsektoren.

18. juni 2010

www.stortinget.no A/S O. Fredr. Arnesen