

Grønn mobilitet – en ny samfunns- kontrakt for samferdselssektoren

En vesentlig del av ryggraden i samfunnet vårt er samferdsel og infrastruktur. Transportårene gjør det mulig for oss å forflytte oss effektivt og sikkert i det daglige, samtidig som de gir mulighet til verdiskaping i næringslivet i hele landet. Tidligere har samferdsel i stor grad handla om veg, privatbilisme og nyttetransport, uten særlig oppmerksomhet på miljø og klima.

Innlandet SV lar FNs bærekraftsmål legge premissene for samferdselssektorens nye samfunnskontrakt, og peker spesielt på mål 9, Innovasjon og infrastruktur.

«Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle».

FNs bærekraftsmål 9 - Innovasjon og infrastruktur, delmål 9.1

Det er behov for nye overordnede prinsipper for å ivareta hensyn til klima og verdiskaping gjennom en bærekraftig samferdselssektor – en grønn tråd, en grønn mobilitet, en ny samfunnskontrakt.

Kunnskap og kompetanse på samfunns-, miljø- og klimamessige endringer og konsekvenser kombinert med ny teknologi og innovasjon gir oss nye muligheter. Innlandet SV vil sørge for at vi bruker disse mulighetene til å fornye samferdselssektoren slik at velferdssamfunnet bevares, klima og miljø ivaretas og at kostnadene reduseres.

1: Nullvisjon

Tradisjonelt forbinder vi nullvisjon med visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Det er en visjon vi fortsatt skal holde på gjennom høyt fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet, både på veg, bane, sykkel og fortau.

Innlandet SV vil utvide null-visjonen til også å handle om hvordan samferdselssektoren og infrastrukturen skal bidra til reduserte utslipp i seg selv, reduserte naturinngrep og lavere helsebelastning på grunn av støy og forurensing.

Kort sagt, null-visjon for skadde og hardt drepte og nullvisjon for utslipp og naturinngrep

2: Kollektivt

Samtidig som kollektivtransporten er viktig for den enkeltes dagligliv, er den også en styrke og forutsetning for et velfungerende samfunn. En aktiv og bevisst utvikling av kollektivtransporten har derfor også betydning for hvordan byer og tettsteder vil utvikle seg i fremtiden.

Innlandet SV vil at all økning i persontransport i byer og tettsteder skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også legges til rette for at omlandet til byer og tettsteder skal kunne dra nytte av hyppigere avganger, lav pris på kollektivtransporten og godt utbygde gang- og sykkelveier.

Samferdselspolitiske prinsipper – Vedtatt på fylkesstyremøte 25.4.2020

Innlandet Sosialistisk Venstreparti

sv.no/innlandet

3: Solid infrastruktur

Allerede eksisterende infrastruktur for veg og bane utgjør en betydelig verdi for samfunnet, og hadde en stor økonomisk, sosial og miljømessig kostnad ved utbygging. Dette er investeringer samfunnet har gjort og som må tas vare på gjennom en god og fornuftig forvaltning. De store nødvendige investeringene i jernbane for å øke persontrafikk og å få mer gods over på bane er omfattende. Også det kommunale og fylkeskommunale vegnettet har store etterslep og behov for investering.

Vi vet at den infrastrukturen vi bygger i dag har en levetid langt utover 2050. Venter vi for lenge med investeringer, eller om det gjøres feil beslutninger, vil tiltakene bli kostbare og medfører risiko for dårlige investeringer.

Det må tas hensyn til at det er tidkrevende prosesser – fra planlegging til bruk – og levealder på anlegget. Vi vil i mange ti-år måtte leve med de valgene vi tar her og nå. Av hensyn til klima, verdiskaping og befolkningsutvikling er det gunstig å være i forkant med investeringer i samferdselssektoren, og vi vet at det er både kostnads- og styringseffektivt å bygge ut infrastrukturen i en jevnest mulig takt.

4: «Vårt eierskap»

Infrastrukturen for veg og bane er eid av fellesskapet gjennom offentlig eierskap. Dette gir også fellesskapet mulighet til å forvalte infrastrukturen på en måte som tjener velferdssamfunnet og den enkelte innbygger. For oss må offentlig eierskap innebære mer enn å eie selve infrastrukturen. Drift, vedlikehold og utbygging bør også skje i offentlig regi med offentlige ansatte. Dette innebærer at privatiseringa som har skjedd i jernbanesektoren må reverseres, og oppstykingen av Statens Vegvesens oppgaver stanses.

I sin tid ble det offentlige telegrafnettet bygget ut av Telegrafverket, målet var å knytte landsdelene tettere sammen. Denne offentlige satsingen sørget for at alle har mulighet til å koble seg på telenettet og dermed ha tilgang på telefon. I en stadig mer digitalisert hverdag ser Innlandet SV at også bredbånd, eller raskt internett, også er en type infrastruktur som er for viktig til at markedskreftene kan få rå over den. Det offentlige må derfor ta eierskap i bredbåndsutbyggingen slik vi har gjort tidligere for telefoni.

Derfor:

Samferdselspolitikken vil påvirke valg av infrastruktur og teknologi. Dette påvirker utslipp, arealbruk, næringsutvikling og samfunnet. Vi må gjøre to ting samtidig: bruke energi rett – og bruke rett energi. Begge deler.

Til syvende og sist vil vi bli stilt ovenfor en lang rekke tiltak. Alle disse tiltakene må forankres i de nye overordnede prinsippene: Null-visjon, kollektiv, solid infrastruktur og vårt eierskap – en ny samfunnskontrakt for samferdselssektoren, en grønn tråd.

Innlandet SV vil derfor prioritere:

Null-visjon:

- Flere bort fra privatbilisme og over på kollektiv, sykkel og gange
- Næringer og bedrifter må ha som mål og strategi å kutte utslipp
- Mulighet til fullelektrifisering av infrastruktur
- Bygge ut energistasjoner for alternative energikilder i hele landet (el, hydrogen, bio-gass, etc)
- Høyere pris på transport med høyt utslipp, eks. fly

Kollektiv:

- Bygge ut hele jernbanenettet i landet
- Raskere tog og flere avganger
- Flere dobbeltspor
- Åpne nedlagte togstasjoner
- God balanse mellom regiontog (få stopp) og lokaltog (alle stopp)
- Øke andelen passasjerer og pendlere
- Korrespondanse med naboland
- Flere nattog som pendertog mellom storbyene
- Korresponderende tilbud med annen kollektivtransport
- Buss og tog må ikke ha konkurrerende tilbud, men komplimenterende
- Effektive kollektivknutepunkt med gode parkeringsmuligheter for bil og sykkel

Solid infrastruktur:

- Ny modell for samfunnsøkonomisk nytte
- Utbedring og vedlikehold av eksisterende vegger fremfor nye vegprosjekt
- Gods over på bane
- «Godt nok prinsippet»
- God standard på veg senker utslipp opp mot 20 %
- Gode gang- og sykkelmuligheter i tilknytning til veg i byer og tettsteder
- Differensierte bompengesatser knyttet til utslipp fra ulike kjøretøy
- Innlandet SV arbeider for at GPS-basert vegprising skal erstatte bomstasjoner. Satsane må vere differensierte for å sikre ei rettferdig ordning for dei som bur i område utan gode kollektivtilbod.

Vårt eierskap:

- Bredbåndsutbygging i offentlig regi
- Reversering av privatisering av jernbanen
- Stoppe oppstyking av Statens Vegvesen
- Offentlig innkjøpsmakt for krav om miljø i anskaffelsesprosesser.
- Vekting av klima, miljø og bærekraft i anbud.
- Statlig regulering av energi i samferdselssektoren

Grøn infrastruktur- og samferdselspolitikk for eit klimanøytralt Innlandet fylke

Innlandet fylke har som mål å vere klimanøytral innan 2025. Transporten står for dei største klimagassutslepp i Innlandet. Av den grunn er samferdselssektoren og innretninga av NTP, med prioriteringar av tiltak, svært viktig å gripe fatt i.

Innlandet er eit stort fylke og infrastruktur som veg, bane, kollektivtilbod og breiband må få ein gjennomgåande grøn profil om vi skal nå desse måla.

Innlandet SV vil prioritere infrastrukturtiltak og transportløyisingar for Innlandet basert på brukarvennlege, elektrifiserte, og fossilfrie alternative energikjelder for framtida. God arealforvaltning skal ligge til grunn for alle tiltak og ein må ha fokus på både persontransport og gods.

Tap av naturmangfald og sosial urettvis fordeling fører ikkje til berekraftig utvikling, og er ein politikk Innlandet SV aktivt ynskjer å motarbeide.

Innlandet SV arbeider for ein rettferdig velferdsstat med eit næringsliv der fellesskapet eig ressursar og grunnleggande infrastruktur. Infrastrukturtiltak for Innlandet fylke må skje ved bruk av fornybare ressursar, ein framtidretta infrastruktur og ved energieffektivisering.

Innlandet fylke er eit transittfylke med ulike samferdselsløyisingar og transportkorridorar som går nord-sør; Gudbrandsdalen, Ottadalen og Østerdalen og aust-vest; Valdres, Toten-Hadeland og Kongsvinger. Infrastrukturtiltak og transportløyisingar for både person og gods, på veg og bane, blir viktige for at Innlandet fylke skal kunne bidra til å oppfylle fylket og Norge sine klima- og miljømål.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Samfunnsøkonomiske analyser er et element i beregning av effektene av transportplaner og vegprosjekter. Målet er å verdsette effekten i kroner og på denne måten finne ut hvor lønnsomt et prosjekt er.

I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ulike parameter for å komme fram til en sum. Differansen mellom denne summen og den totale investeringskostnaden utgjør netto nytte. Reisetid (et produkt av veglengde og hastighet) og trafikkmengde er de mest avgjørende faktorene i denne beregningen.

Slike beregninger kan gi ulike utslag basert på hva som blir vektlagt. To sammenliknbare vegprosjekter med lik trafikkmengde kan komme ulikt ut hvis det f.eks. settes høyere hastighet på den ene vegen. Prosjekter som i utgangspunktet ikke er lønnsomme (nyttens er negativ) kan likevel bli lønnsomme ved at man enten øker trafikken, eller ved at man øker hastigheten. Økt hastighet gir redusert reisetid og er dermed mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. Siden beregningen gjøres matematisk ved bruk av modeller vil f.eks. en reduksjon på 5 minutter i reisetid kunne gi mange millioner i samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Siden reisetid er en parameter som gir stort utslag vil ofte høyere hastigheter gjøre prosjekter mer lønnsomme. Likevel har samfunnsøkonomisk lønnsomhet tradisjonelt ikke hatt noen særlig betydning for hvilke prosjekter som har blitt prioritert for gjennomføring i Norge. Netto nytte (den samfunnsøkonomiske lønnsomheten) for NTP 2018-2029 ble beregnet til -0,17 NN/k. Det betyr at samfunnet taper 17 øre for hver krone vi bruker på samferdselsprosjekter i denne perioden.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har blitt viktigere etter etablering av Nye Veier da nytten til en veg avgjør i stor grad når Nye Veier skal prioritere et prosjekt. Slike beregninger har likevel store svakheter mtp. klima, miljø og bærekraft. De aller fleste nye vegprosjekter vil gi økt CO2 utslipp på grunn av økt kapasitet og trafikkmengde, mens jernbaneprosjekter vil gi redusert CO2 utslipp. For jernbanen vil effekten øke vesentlig dersom man klarer å flytte mer gods fra veg til bane. Miljø- og klimaeffektene er med i vurderingsgrunnlaget når man beslutter et prosjekt, men de er ikke direkte med i beregningen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nyttens til et prosjekt som genererer mye forurensning og beslaglegger viktig natur kan derfor bli positiv. I det store bildet er dette feil da man må bruke store ressurser på andre områder for å bøte på de skadene vegen forårsaker.

F.eks. kan en ny motorveg bli svært lønnsomt på grunn av høy hastighet og mye trafikk. Men den genererer samtidig mye CO2 utslipp og beslaglegger viktige naturområder. For at samfunnet likevel skal klare å redusere det totale klimaavtrykket må vi iverksette tiltak på andre områder, f.eks. subsidiere elbiler. Det totale regnestykket kan derfor bli negativ selv om vegprosjektet isolert sett ble beregnet til å ha stor nytteverdi.

Det sistnevnte er en av grunnene til at klima, miljø og bærekraft bør inn i beregningsmodellene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for samferdselsprosjekter. Det kan gjøres ved at f.eks. forventet CO2 utslipp blir prissatt og vektet i beregningen. Hvis prisen av utslippsøkningen blir større enn lønnsomheten man får med økt hastighet, trafikkmengde og lengde, vil den totale nytten bli negativ. Samme prinsipp kan også benyttes for å vektlegge verdien av naturområder der f.eks. arealer prissettes etter en definert kategorisering.

Derfor ønsker Innlandet SV at beregningsmodellen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter må endres, og klima- og miljø må vektlegges i beregningen.

Bompenger eller vegprising

Bompenger er en ordning som for det meste brukes til å finansiere samferdselsprosjekter innen veg og kollektivtrafikk. Ordningen har sikret penger til vegbygging og kollektivsatsing igjennom mange år. Bompenger har også en positiv klimaeffekt da høyere gebyrer har vist seg å redusere bilbruken. Spesielt for større byer som Oslo har bompenger vært en ordning som har blitt benyttet for å redusere bilbruken, og dette har vist seg å fungere bra.

Norge er et langstrakt land med store variasjoner i befolkningstall og transportbehov. Ute i distriktene er bilen ofte en nødvendighet for mange. For disse vil gode og trygge veger være viktig for trygg ferdsel. Dagens bompengeordning kan virke usosialt og usolidarisk for denne gruppa.

Dersom Norge skal nå sine klimamål er det helt avgjørende at vi lykkes med å kutte utslippene fra transportsektoren. Sammen med bruk av alternative energikilder (EL, hydrogen, biogass etc.) på kjøretøy må vi også jobbe for å redusere persontransporten. Slik bompengeordningen er utformet i dag kan den for ganske mange virke usosialt og treffe skjevt. I mange tilfeller må de som er avhengig av bilen betale dyrt, mens mange andre med god kollektivtilknytning unngår å betale da bomstasjoner ikke finnes over alt.

Skal vi ha et system som sikrer penger til samferdselsprosjekter samtidig som at den stimulerer til mindre bruk av biler må systemet innrettes på en annen måte. Systemet må innrettes på en måte som gjør at folk må betale etter bruk og nødvendighet. GPS-basert vegprising er et system som kan muliggjøre en slik innretning.

GPS-basert vegprising fungerer ved at dagens bomavgifter erstattes av en ny kilometerbasert avgift. Det vil bli benyttet GPS til å kartlegge hvor bilen har vært og hvor langt den har kjørt. På denne måten er det mulig å styre avgiften i en mer ønsket retning enn med dagens ordninger. Det er en forutsetning av personvernet blir hensyntatt og ligger til grunn.

Innlandet SV ønsker derfor at vi erstatter dagens bomstasjoner med GPS basert vegprising. For å sikre at ordningen er rettferdig må satsene være differensierte. Personer som bor i områder uten- eller med dårlig kollektivtilknytning må betale mindre enn personer som bor i byområder med gode kollektivtilbud.