

Ny finansieringsordning for kollektivtransporten

Vedtatt av SVs landsstyre 26. mai 2019.

Det haster å redusere klimagassutslippene om vi skal klare å begrense den globale temperaturøkningen til 1,5 grader. Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og veitrafikken står for over halvparten av utslippene fra transport. For å redusere utslippene fra denne sektoren, trengs en radikal omlegging av transportmønsteret i Norge. Dette er lettest å få til i de større byene gjennom mindre privatbilisme og stor overgang til gange, sykkel og kollektivtransport. En slik omlegging krever at kollektivtransporten er et så godt tilbud at den fremstår som et reelt og godt alternativ til bilkjøring og satsingen må kombineres med bilrestriktive tiltak og en arealpolitikk som reduserer transportbehovet. Kollektivtransporten må også ha nok kapasitet til en stor passasjerøkning. I de største byene vil en slik overgang kreve store investeringer i infrastruktur for kollektivtransport, og dette må vi være villig til å bruke mye penger på.

De store byene har i dag avtaler med staten der bompengeneinntekter er avgjørende for å finansiere nødvendige investeringer i kollektivtransporten:

- I Bergen setter bybanen stadig nye passasjerrekorder og har vært avgjørende for å redusere bilandelen av transporten og øke kollektivandelen. Den første bybanelinjen til Flesland var så godt som fullfinansiert av bompengeneinntekter. Andre bybanelinje til Fyllingsdalen er under bygging med 50 % statlige bidrag og 50 % bompengefinansiering. Finansiering av den tredje linjen til Åsane er ikke avklart, men linjen er helt nødvendig for å få til en nødvendig kapasitetsøkning i kollektivsystemet i Bergen. Samtidig satses det på å utvide trolleybussnettet slik at flere busser kjører utslippsfritt på elektrisitet.
- I Oslo går for første gang biltrafikken ned samtidig som antallet kollektivpassasjerer aldri har vært høyere. Byen går de neste årene til innkjøp av 87 nye trikker til mer enn fire milliarder kroner og gjennomfører i tillegg en storstilt oppgradering av trikkenettet. Trikkeinvesteringene er fullfinansiert av bompenger. I tillegg skal T-banen utvides til Fornebu og det skal bygges ny sentrumstunnel for T-banen hvor staten skal bidra med 50% av kostnadene, resten må finansieres med bompenger. Med Fornebubane og ny tunnel må byen i tillegg få på plass en ny T-banestasjon på Majorstuen og nytt signal og sikringsanlegg på T-banen, men her har staten ikke villet love bidrag. I tillegg er det flere andre viktige prosjekter for utvidelse av trikke- og T-banenettet hvor finansiering ikke er avklart.
- I Stavanger bygges det bussvei mellom Sandnes og Stavanger, og det utredes skinnegående kollektivtransport til universitetet. SV kjemper for å få etablert bybane i Stavanger, for å få på plass et høyverdig, skinnegående kollektivtilbud. Det er også viktig å få på plass dobbeltspor på Jærbanen, frem til Egersund, og gjenåpne Ålgårdbanen. Det prioriteres for mye store, nye



veiprosjekter som vil øke utslippene, køene og bilkjøringen, fremfor å bygge ut miljøvennlig og effektive transportløsninger.

- I Trondheim legges bussrutene om i august 2019 for å møte videre vekst i kollektivtransporten. Det er behov for betydelige oppgraderinger av holdeplasser og nye kollektivtraseer og ikke minst midler til å øke frekvensen på avgangene. For å møte en videre vekst må det settes i gang planlegging og konkretisering av traseer for en framtidig bybane og etablering av dobbeltspor for jernbanen i regionen for å sikre at kapasiteten på bane kan økes.

I alle de største byene er vi avhengig av en stor nedgang i biltrafikken for at vi skal klare å nå Norges klimaforpliktelser i Paris-avtalen. Problemet er at jo mer vi lykkes med å redusere biltrafikken, jo mindre inntekter får vi gjennom bompenger og veiprisering til å investere i og drifte et godt kollektivtilbud. Regjeringen har på denne måten sørget for at finansiering av et godt kollektivtilbud er avhengig av fortsatt høy biltrafikk. Slik kan vi ikke fortsette, og vi må derfor finne andre løsninger. SV vil arbeide for en ny statlig finansieringsordning for kollektivtransporten. Det statlige bidraget til utbygging av nødvendig infrastruktur må økes betydelig, og det bør innføres en belønningsordning der de statlige bidragene øker jo mer byene klarer å redusere biltrafikken. Slik kan byene få reelle insentiver til å arbeide systematisk for redusert bilbruk og samtidig få inntekter til å bedre kollektivtilbudet.