

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

## **STATSBUDSJETTET 2019: NATURVERNFORBUNDETS ENDRINGSFORSLAG**

Utover forslag vi viser i dette notatet, henviser vi til Naturvernforbundets helhetlige innspill, som også bringer forslag til samferdselsrelaterte avgiftsendringer som vi har tatt opp med finanskomiteen. Dette helhetlige forslaget oversendes partigruppene.

### **Riksveginvesteringer (kap. 1320 post 29–30)**

#### Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningene til riksveginvesteringer (kap. 1320 post 29–30 utenom bompenger) reduseres til 13 687 mill. kroner, som er 500 mill. kroner mindre enn regjeringens forslag. Spesielt viktig blir det å hindre videre detaljplanlegging og/eller oppstart av nye motorveiprojekt parallelt IC-strekningene og i storbyområdene.
- Bevilgningen til bymiljø- og byvekstavgifter på post 30 økes til 944 mill. kroner, som er 284 mill. kroner mer enn regjeringens forslag. De ekstra midlene tas fra store veiutbygginger på post 29–30.
- Bevilgningen til bygging av gang- og sykkelveier økes til 600 mill. kroner, som er 343 mill. kroner mer enn regjeringens forslag. De ekstra midlene omprioriteres internt på post 29–30 og tas fra store veiutbygginger.

#### Begrunnelse

Store veiutbygginger igangsettes, som innebærer at satsingene på jernbane undergraves, biltrafikken øker og mye natur og matjord legges under asfalt. Regjeringens foreslåtte reduksjon i midler til gang- og sykkelveier, fra 600 mill. kroner i 2016 via 491 mill. kroner i 2017, 298 mill. kroner i 2018 og foreslåtte 257 mill. kroner i 2019, rimer heller ikke med klimaforliket og ønskene om å fremme sykkel som transportmiddel. Naturvernforbundet mener at midlene til dette heller må økes opp til 2016-nivå. Se ellers helhetlig innspill.

### **Tilskudd til gang- og sykkelveier (kap. 1320 post 63)**

#### Naturvernforbundets forslag

- Bevilgningen til tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier økes til 300 mill. kroner, som er 222 mill. kroner mer enn regjeringens forslag.

#### Begrunnelse

Det er et stort behov for å legge til rette for sykling i byene. Bare i de ni største byene er behovet for midler til dette anslått til 60 mrd. kroner i perioden 2018–2029. Mye av dette vil ikke gå langs riksvei og dekkes dermed ikke av riksveginvesteringene. Tilskuddsordningen er derfor svært viktig, og det er overraskende at regjeringen foreslår å kutte i den. Den må heller økes betydelig.

### **Ny belønningsordning for mindre byer**

#### Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny belønningsordning for mindre byer, og det bevilges 100 mill. kroner til dette formålet.

#### Begrunnelse

De største byene har byvekstavgifter og belønningsordningen, der staten bidrar med penger til kollektivtransport, sykkelsatsing etc., samtidig som kommunene må forplikte seg til en god

arealpolitikk som hindrer vekst i bilbruken og styrker kollektivtransport, sykkel og gange. Vi savner tilsvarende virkemidler overfor de mindre og mellomstore byene/ tettstedene og ber derfor regjeringen innføre en ny belønningsordning, som sikrer statlig (med)finansiering av flere miljørelaterte tiltak, som sykkelveitbygging, etablering av ladestasjoner, støtte til kjøp av elsykler m.m. En betingelse for statlig støtte må være at kommunene kartlegger naturverdiene i kommunene og fører en arealpolitikk som reduserer transportomfanget, hindrer vekst i bilbruken og sikrer nærnatur og matjord mot nedbygging. Ordningen bør innføres med tanke forsiktig oppstart i 2019.

## **Ny støtteordning for fylkeskommunal satsing på elektriske ferjer**

### Naturvernforbundets forslag

- Det opprettes en ny støtteordning for fylkeskommunal satsing på elektriske ferjer, og det bevilges 200 mill. kroner til dette formålet.

### Begrunnelse

Flere fylkeskommuner har ansvaret for et betydelig omfang ferjetrafikk. Hva slags ferjer fylkeskommunene stiller krav om, og er villige til å betale for, har stor innvirkning på utslippsstatistikken. Noen går i front og satser på elektriske ferjer, slik Hordaland gjør, men dette koster mye penger. Fylkeskommunenes økonomi tilsier at et stort løft i form av satsing på elektriske ferjer vanskelig kan gjøres uten at det går ut over andre tjenester, som f.eks. busstilbudet. Naturvernforbundet mener derfor at staten fra 2019 bør opprette en støtteordning som fylkeskommunene kan søke om midler fra når de satser på elektriske ferjer.

## **Andre forslag, som begrunnes nærmere i vårt helhetlige budsjettforslag til partigruppene:**

### **Nye Veier AS (kap. 1321 post 70)**

- Bevilgningen til Nye Veier AS (post 70) halveres til 2716 mill. kroner, som er tilsvarende mindre enn regjeringens forslag.

### **Belønningsordningen (kap. 1330 post 61 og 64)**

- Bevilgningen til belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. i byområdene (kap. 1330 post 61 og 64 i sum) økes til 1673 mill. kroner, som er 150 mill. kroner mer enn regjeringens forslag.

### **Kjøp av persontransport med tog (kap. 1352 post 70)**

- Det innføres en ny bonusordning for langdistansetog (også for kommersielle tog som ikke mottar tilskudd), som premierer togoperatørene til å oppnå trafikkvekst. Bevilgningen til kjøp av persontransport med tog økes derfor til 3765 mill. kroner, som er 20 mill. kroner mer enn regjeringens forslag.

### **Kjøp av infrastrukturtenester (kap. 1352)**

- Bevilgningen til drift og vedlikehold av jernbanenettet (post 71) økes til 9174 mill. kroner, som er 300 mill. kroner mer enn regjeringens forslag. Ekstra midler skal primært brukes til fornying på vedlikeholdsbudsjettet samt til godstiltak, som innebærer at ekstra midler også kan brukes på post 72 og 73. Se Jernbanealliansens innspill for mer informasjon.

### **Ny miljøstøtteordning for godstransport på bane**

- Det opprettes en ny miljøstøtteordning for godstransport på bane, og det bevilges 200 mill. kroner til dette formålet. Se Jernbanealliansens innspill for mer informasjon.