

21. oktober 2008

Til transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

## **STATSBUDSJETTET FOR 2009**

### **Godt jernbanebudsjett – må legge føringer for NTP**

De økte bevilgninger til investeringer i og vedlikehold av jernbanenettet er et godt skritt i riktig retning, som må skape grunnlag for betydelig høyere bevilgninger i neste NTP-periode.

Vi savner midler til detaljplanlegging og grunnverv for ny bane Larvik–Porsgrunn (Eidanger-parsellen) og forventer at det settes av 20 mill. kroner til dette på 2009-budsjettet.

### **Jernbaneplanene holder ikke tritt med viljen til satsing**

Det tar mange år å planlegge og bygge jernbaner, og banene skal tjene samfunnet i minst 100 år. Det er derfor oppsiktsvekkende at Jernbaneverket fortsetter å presentere planer for nye baner med betydelige hastighetsbegrensninger. Denne måneden har Jernbaneverket presentert forslag til reguleringsplan for nytt dobbeltspor forbi Holmestrand som på delert av strekningen vil ha 130 km/t som maksimalhastighet.

Banene som bygges i dag, må tilfredsstille morgendagens behov. Jernbaneverket må få et sterkt signal om dette slik at ikke banene for det 21. og 22. århundre baseres på 90-tallets tankegodts. Det er stor enighet om at nye dobbeltspor i intercity-trianglet vil bli første etappe av eventuelle høyhastighetsbaner mellom landsdelene, noe også Jernbaneverket mener. Dette må etterleves i praksis.

Viktige prosjekt der Jernbaneverkets planer ikke holder stand, er planer for Vestfoldbanen (Holm–Holmestrand–Nykirke) samt planene om nytt dobbeltspor Eidsvoll–Hamar. De foreslåtte økte bevilgningene på 2009-budsjettet gir rom for mye mer sammenhengende baneutbygging enn hva Jernbaneverkets bit-for-bit-planer tar høyde for.

Vi minner for øvrig om hva LO skriver i sin høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010–2019:

"I Nasjonal transportplan må det presiseres at minstekrav til hastighetsstandard ved nybygging av strekninger settes til 250 km/t. For å sikre en fremtidig infrastruktur for høyhastighetstog, må disse prosjektene inngå i en langtidsplan slik LO foreslår."

### **Klimatrusselen tilsier en annen vegpolitikk!**

Både klimatrusselen, hensynet til naturmangfold og jordvern, de mange trafikkulykkene og ønsket om et velfungerende vegnett landet over tilsier at vegressursene må brukes annerledes – og ikke legge til rette for en fortsatt trafikkvekst:

- Hold vegene ved like og sats på mindre tiltak inkludert etablering av midtrekkverk
- Bygg ut sykkelveger og gangveger
- Legg til rette for kollektivtransporten

På side 55 i stortingsproposisjonen står det at dersom trafikken i 2010 hadde vært på samme nivå som i 2006, ville vi hatt 90 færre drepte eller hardt skadde i trafikken i 2010!

Norges Naturvernforbund ser med stor bekymring på hva et høyt investeringsnivå i kommende tiårsperiode vil bety for klima, matjord og naturmangfold.

Vi ber om at det i 2009 ikke bevilges penger til oppstart av nye vegprosjekter før neste NTP er vedtatt og klimakonsekvensene er vurdert, jamfør Stortingets klimaforlik.

Ingen oppstart av nye vegprosjekt i 2009 betyr ca. 350 mill. kroner mindre til veginvesteringer. Isteden ønsker vi å øke trafikksikkerhetsinnsatsen med 200 mill. kroner.

### **Sykkelen fortsatt nedprioritert**

Dersom NTP-handlingsplanen skulle vært fulgt, måtte de statlige investeringene i gangveger og sykkelveger vært ca. 250 mill. kroner høyere i perioden 2006–2009 enn hva det ligger an til. Oppfølgingsgraden er på bare 82 prosent.

De økte rammene for vegbudsjettet må gi rom for minst 50 mill. kroner ekstra til gangveger og sykkelveger i 2009. Statens vegvesen må samtidig få et kraftig signal om å prioritere planlegging av tiltak som legger til rette for trygg og effektiv sykkeltrafikk.

### **Bra med forpliktende avtaler i belønningsordningen**

Det er svært bra at klimaforlikets punkt om styrking av belønningsordningen, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Belønningsordningen bør i 2009 økes med ytterligere 50 mill. kroner, der pengene brukes til å stimulere kommuner til å innføre trafikkbegrensende tiltak.

Det er viktig at staten stiller strenge krav til bedre tilrettelegging for gående og syklister når belønningsmidlene fordeles.

### **Konkrete bevilgningsmessige endringsforslag**

Planlegging og grunnverv, Eidanger-parsellen	+20 mill. kr
Gangveger og sykkelveger	+50 mill. kr
Belønningsordningen	+50 mill. kr
Trafikksikkerhetstiltak	+200 mill. kr
Oppstart, nye vegprosjekt	-350 mill. kr
Sum endring	-30 mill. kr