

Oslo, 6. november 2012

Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

STATSBUDSJETTET FOR 2013

Naturvernforbundet har følgende kommentarer:

Klimaforliket må legge rammene

Klimaforliket, som bl.a. sier følgende, må legge rammer for transportpolitikken:

"– ha som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene"

Klare brudd med nasjonale mål

Budsjettforslaget nevner E 134 Damåsen–Saggrenda som et aktuelt bompengeprojekt for oppstart i 2013. Det budsjettforslaget ikke nevner, men som er tatt med i transportetatens forslag til NTP 2014–2023, er at prosjektet vil øke de årlige CO₂-utslippene med mer enn 4800 tonn årlig, noe som tilsvarer årlige utslipp fra 2000 bensin-/dieslbiler.

Prosjektet er i reguleringsfasen blitt oppdimensjonert til firefeltsveg på store deler av strekningen gjennom byområdet pga. forutsetninger om økt trafikkvekst, med tilsvarende kostnadsvekst (til ca. 3 mrd. kroner), uten gjennomføring av KVU/KS1 og til tross for at belønningsavtalen mellom Buskerudbyen og staten for 2010–2013 sier at trafikken ikke skal øke, men faktisk reduseres med 5 prosent i rush.

Naturvernforbundet går ikke imot bygging av E 134 Damåsen–Saggrenda, dersom de opprinnelige planene hadde vært fulgt. De nye planene, som innebærer firefeltsveg på store deler av strekningen, er et brudd med Stortingets klimaforlik og klar ignorering av intensjonene i belønningsavtalen. Dette må få konsekvenser.

Oslopakke 3 – revidert avtale uten kunnskap om klimakonsekvensene

Revidert avtale om Oslopakke 3 er nevnt i budsjettforslaget. Stortingets solide forarbeid under behandling av Oslopakke 3 trinn 1 og 2 i hhv. 2008 og 2009 sier bl.a. følgende:

Innst. S. nr. 170 (2007–2008), om Oslopakke 3 trinn 1:

Flertallet¹ mener det i det videre arbeidet med Oslopakke 3 må pakkens klimaeffekt vurderes. Dersom pakken ikke har positiv effekt på klima, mener flertallet pakken etter vurderingen bør justeres. En klar forutsetning for dette er enighet mellom partene.

Innst. S. nr. 301 (2008–2009), om Oslopakke 3 trinn 2:

Flertallet¹ vil i tråd med sin merknad i trinn 1 om behovet for å redusere klimagassutslipp fra trafikk i Oslo-/Akershus-området, mene at reduksjon av klimagassutslipp bør inn som et av de etterprøvbare målene for pakken, og av dette at oppnåelsen av dette målet bør ligge til grunn for prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3.

Til tross for Stortingets klare merknader til Oslopakke 3 og også punktet i Stortingets klimaforlik fra 2008 om at det må gjennomføres karbonbudsjetter for store utbygginger, presenterer revidert avtale om Oslopakke 3 fra mai 2012 ikke noen beregninger av

¹ Bestående av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

klimakonsekvensene. Lokalpolitikerne har med andre ord vedtatt en revidert avtale uten kunnskap om en viktig premisse Stortinget tidligere har vært tydelig på at må inn som et etterprøvbart mål.

Naturvernforbundet forventer at klimakonsekvensene av Oslopakke 3 analyseres og vil inngå som en del av diskusjonen om NTP 2014–2023.

Jernbanebevilgningene: Bra vekst i investeringer, men hva med vedlikeholdet?

Naturvernforbundet setter pris på veksten i jernbaneinvesteringene, men registrerer at bevilgningene til Oslo–Ski ligger langt etter planen. Vi er også usikre på om det er riktig å redusere bevilgningene til drift og vedlikehold av banenettet, i en situasjon der utfordringene er svært store.

Naturvernforbundet ber komiteen øke bevilgningene til vedlikehold, planlegging og økt kapasitet for godstrafikken – og, om planstatus tillater det – til økt framdrift på Oslo–Ski. Midlene bør prioriteres vekk fra kapasitetsøkende vegprosjekt i sentrale strøk, som rv. 22 Lillestrøm–Fetsund, E 134 Damåsen–Saggrenda (med mindre planene endres), E 39 Eiganestunnelen og Ryfast.

Bompenger til jernbane

Mulighetene for bruk av bompenger på veg til investeringer i parallell jernbane diskuteres. Naturvernforbundet støtter denne tanken fullt ut og mener at dette må bli et viktig element i utbyggingsavtaler mellom staten og lokale myndigheter om IC-trianglet og dobbeltspor inn mot de større byene (bl.a. Trønderbanen).

Et viktig poeng er at bompenger ikke bare kan bidra til nødvendig finansiering av jernbaneutbygging, men at det også er et effektivt virkemiddel som faktisk kan gjøre at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykkel og gange (se figur).

Bomstasjonen på E 18 i nordre Vestfold skal etter planen stenges i 2013. En ny avtale som sikrer at denne opprettholdes for utbygging av Vestfoldbanen, må på plass.

