

5. november 2013

Til transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

INNSPILL TIL STATBUDSJETTET 2014

Viktig mål i klimaforliket

For samferdselssektoren er det avgjørende at politikken Stortinget fører, bidrar til å innfri målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette må gjennomsyre prioriteringene og legge føringer for virkemiddelbruken.

Bra investeringsbudsjett, svakt på vedlikehold

Investeringsnivået for jernbanenettet som er foreslått i statsbudsjettet for 2014, er en god start for å innfri rammene i NTP.

Jernbanen opplever store utfordringer, med stengte baner som følge av tekniske feil, ras eller mer nedbør. Dovrebanen har vært stengt flere ganger, dels i lengre perioder. Og få uker tilbake var det Bergensbanen som var stengt i over sju døgn. Dette gjør situasjonen svært vanskelig, ikke minst for næringslivets godstransporter, som da må gå på lastebil over lange strekninger, med tilsvarende konsekvenser for miljø og trafiksikkerhet.

Det er oppsiktsvekkende at budsjettforslaget ikke følger opp Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP) (forutsatt jevne bevilgninger i første fireårsperiode) når det gjelder drift og vedlikehold. For å innfri NTP må det årlige snittet i perioden 2014–2017 ligge på 6503 mill. kroner. Forslaget til statsbudsjett setter av bare 5557 mill. kroner til drift og vedlikehold, nesten 1 mrd. kroner mindre enn dette. Transportetatens anbefalte i sitt forslag til NTP at bevilgningene til drift og vedlikehold skulle være *ytterligere* om lag 1 mrd. kroner høyere.

Naturvernforbundet ber om at midlene til drift og vedlikehold økes til minst det nivået som er angitt i NTP, vedtatt av Stortinget i juni i år.

Nødvendig med planleggingsmidler

Jernbaneverkets investeringsbudsjett må ikke reduseres for å finne penger til mer vedlikehold. For at jernbanenettet skal kunne bygges ut i tråd med NTP og helst mer enn det, kan ikke nivået på 2014-budsjettet senkes. Helst bør det settes av ytterligere midler til planlegging av bl.a. intercity-utbygging og til utredning av langsiktige løsninger for jernbanen mellom landsdelene, som er viktig for både person- og godstrafikken på bane. Vi viser til vedlagte artikkel, som peker på togets betydning for transportene over lengre distanser.

Dersom det er mulig å øke bevilgningene til jernbane utover det angitte behovet for mer penger til drift og vedlikehold, ber vi Stortinget plusse på 150 mill. kroner til planlegging.

Motorvegutbygging øker utslippene

I budsjettforslaget er det satt av rundt 20 mrd. kroner til investeringer i riksvegene, derav drøyt halvparten i statlige midler. Det er god grunn til å bruke betydelige summer på vedlikehold, utbedringer, rassikring, trafiksikkerhetstiltak, sykkelveger og kollektivtrafikktilrettelegging. Motorvegutbygging, derimot, gjøre det mer attraktivt å reise over lengre strekninger, og det kan påvirke arealbruken og undergrave prinsippet

om knutepunktsutvikling og fortetting av i eksisterende byer og tettsteder, med tilsvarende effekter for miljøet. Dertil kommer de direkte areal- og naturkonfliktene ved store vegutbygginger.

Naturvernforbundet vil sterkt advare Stortinget mot å øke bevilgningene til motorvegutbygging. Et eksempel på et konkret prosjekt som ikke må prioriteres, er E 16 på strekningen fra Skaret (nær Sollihøgda) til Hønefoss. Her har Statens vegvesen anbefalt de utbyggingsløsningene som ifølge deres egen konsekvensutredning gir størst vekst i klimagassutslipp og har de største negative konsekvensene for naturmiljøet. Den planlagte vegen vil gå gjennom sårbare naturområder og kulturlandskap, der også mye matjord vil gå tapt. Naturvernforbundet ber om at dagens veg rustes opp framfor at det bygges ny firefeltsveg.

Dieselavgifter opp på bensinnivå

Stoltenberg-regjeringens budsjett inneholder flere gode forslag på økte miljøavgifter. Vi oppfatter også at den nye regjeringen er positivt innstilt til et grønt skatteski.

Derfor er det skuffende at budsjettforslaget om økt avgift på mineralolje ikke omfatter diesel som er ilagt vegbruksavgift. Avgiftene på diesel er langt lavere enn på bensin, til tross for at miljøkonsekvensene av å forbrenne diesel er større enn ved forbrenning av bensin. I budsjettforslaget for 2014 er vegbruksavgiften 40 prosent høyere enn på diesel, målt per energienhet. I tillegg er CO₂-avgiften forelått å være på 397 kr/tonn for bensin, mens den for diesel bare vil være på 233 kr/tonn. Det er ulogisk at diesel skal ha så mye lavere avgifter.

For å styrke innsatsen mot helseskadelige luftforurensing og CO₂-utslipp fra vegtrafikken ber vi Stortinget øke dieselavgiftene til det samme nivå som for bensin.

Flytrafikken – undervurdert klimaendrer

Klimaforskningssentret Cicero publiserte tidligere i år en artikkel som viser at flyreiser i 2009 sto for 52 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiseaktivitet, mens bilen sto for 41 prosent. Det haster med å få virkemidler på plass for å sikre utslippsreduksjoner her. Derfor er det viktig at prisen på utslipp av klimagasser fra luftfarten økes, og at det arbeides med et avgiftssystem som også vil inkludere flytrafikk mellom Norge og utlandet.

Økte avgiftsinntekter = mer penger til miljøriktige transportløsninger

Økte inntekter fra CO₂- og klimaavgifter bør brukes til økt satsing på miljøriktige transportløsninger.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

Vedlegg: Artikkelen "Jernbanen trenger en langsiktig plan – og et umiddelbart krafttak" i tidsskriftet Samferdsel 8/2013