



Til medlemmene i
Transport- og kommunikasjonskomitéen
Stortinget

05.11.2008

Innspill til Statsbudsjettet 2009

- Prioriter trafiksikkerhet og vedlikehold på veiene, ikke økt biltrafikk

Vi observerer at den kraftige økningen vi har sett i dødsulykkene på veiene følger like etter en historisk vekst i bilparken – som følge av kraftig økt nybilsalg i 2007, med samtidig nedgang i vrakingen. Komiteen bør prøve å få mest mulig trafiksikkerhet ut av hver veikrone, ved å strengt prioritere rene trafiksikkerhetstiltak som for eksempel midtdelere, før man åpner for økt biltrafikk gjennom utvidet veikapasitet.

- Vedlikeholdsetterslepet på jernbanen (5,4 mrd pr 1.1.2008) må tas igjen så snart som mulig

Først vil vi få lov til å rose regjeringen og regjeringspartiene for at jernbanen endelig har fått et løft som merkes. Ikke bare har man økt bevilgningene til Jernbaneverket (JBV), man vil også la NSB beholde mer av inntektene sine, gjennom redusert utbytte, til fordel for framtidige forbedringer i togtilbudet. Den nye miljø- og klimavirkeligheten som har gått opp for oss, innebærer at Stortinget må satse langt mer på jernbane i årene som kommer. Kombinasjonen energieffektivitet og fornybar energi gjør jernbanen til den naturlige ryggraden i landbasert transport i tiden framover.

Spesielt glad er vi for årets økning i vedlikeholdsmidler – der statusen var helt kritisk. Det er viktig å holde det man har i skikkelig stand. Samtidig vil vi minne om at heller ikke vedlikeholdsmidlene som er foreslått for 2009 er tilstrekkelig til å stanse forfallet. Framtiden i våre hender minner derfor om at det må bevilges ytterligere minst en halv milliard ekstra til vedlikehold og fornyelse i 2010, slik at man ikke bare kan stabilisere en dårlig situasjon, men faktisk kan begynne å ta igjen litt av etterslepet.

- Bør snarest bruke 4 mrd kroner på investeringer for godstog – flytt store mengder gods fra vei til bane

Det er svært nyttig både for miljø og trafiksikkerhet å flytte mest mulig gods fra vei til bane. Målttede tiltak for tilrettelegging for overføring av gods fra vei til bane bør prioriteres – slik det er vist i rapporten *Gods, fra vei til bane (Econ 2007)*. Her kan man få raske resultater av oppgraderte godsterminaler, skiftespor og strømforsyning.

- Komiteen bør etterlyse forbedret investeringsstrategi for jernbanen, tilpasset en gunstigere bevilgningssituasjon – og sørge for at Jernbaneverket får økt bevilgningene til en slik planlegging

Framtiden
i våre hender

Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.framtiden.no post@framtiden.no organisasjonsnummer 970 221 115



Vedlikehold er viktig. Men hvordan kan nyinvesteringer best gjøres? Skal Norge fortsette å bruke investeringsmidlene på utbygging av baner med særegent lav hastighet? Dagens utbyggingsstrategi er hovedsakelig basert på bit for bit - inngrep og "flikking" på eksisterende, gamle togtraséer. Strategien er utviklet i en periode med ekstremt små, årlige og usikre investeringsmidler. Dette utbyggingsmønsteret, som vi ser vest for Oslo, på Vestfoldbanen, og som planlegges mellom Eidsvoll og Hamar, gir ikke bare store problemer for togtrafikken og passasjerene i byggeperioden. Det er også unødvendig kostbart, tidkrevende, og gir lite framtidsrettede baneløsninger.

Vi viser i den sammenheng til:

- Norges Naturvernforbunds utspill om det planlagte dobbelsporet forbi Holmestrand med hastighetsbegrensning på 130 km/t
- Naturvernforbundet / NU / WWF / Framtiden i våre hendes brev av 12.12.2007 vedrørende JBV's planer for utbygging fra Eidsvoll til Hamar, hvor JBV i hovedsak vil bygge dobbeltspor i den eksisterende traséen fra 1880 – buktende i Mjøsas strandsoner.

Med kraftig økte investeringsmidler trengs revisjon av et planverk som på en hel del områder er foreldet, slik at det blir oppdatert til dagens standard, og til å gjøre bruk av investeringsmidlene på en mest mulig rasjonell måte.

Framtiden i våre hender vil ha høyhastighetstog mellom de største byene i Norge. Dette er et stort, men nødvendig løft om Norge skal nå nødvendige klimamål innen 2050. Men uansett om man vil bygge et sammenhengende høyhastighetsnett eller ikke, bør man utnytte de eksisterende investeringsmidlene på en best mulig måte. Det er 105 år siden det første toget i verden kjørte i over 200 km/t. Vi kan ikke se at Jernbaneverkets visjon om et intercity-triangel der 200 km/t i noen tilfeller kan oppnås som toppfart mellom to svinger, er egnet til å begeistre folket.

Vi ber i den sammenheng komitéen ta på alvor det grundige faglige arbeidet som Norsk Bane og Høyhastighetsringen – og følge godt med på den utredning som Deutsche Bahns eksperter skal legge fram over nyttår. Disse miljøene bringer både innovasjon og internasjonale erfaringer til norsk jernbanevirkelighet. Vi håper disse kunnskapene vil bli nyttiggjort i langt større grad.

Vi mener at mer helhetlige, strekningsvise jernbaneutbygginger, på fritt grunnlag i forhold til eksisterende traseer, gir mulighet for lavere utbyggingskostnad pr km, kortere anleggstid, mindre ulemper for togtrafikken i anleggsperioden. Vi mener også at slike utbyggingsløsninger kan gi mer framtidsrettede baner - med langt høyere makshastighet enn 200 km/t og fremfor alt færre gjenværende fartshindre.

Det vil være en ekte start på et framtidig jernbanenett som overtar for bil og fly som ryggraden i det norske landbaserte transportsystemet.

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hendes
Mekonnen Germiso, forskningsleder