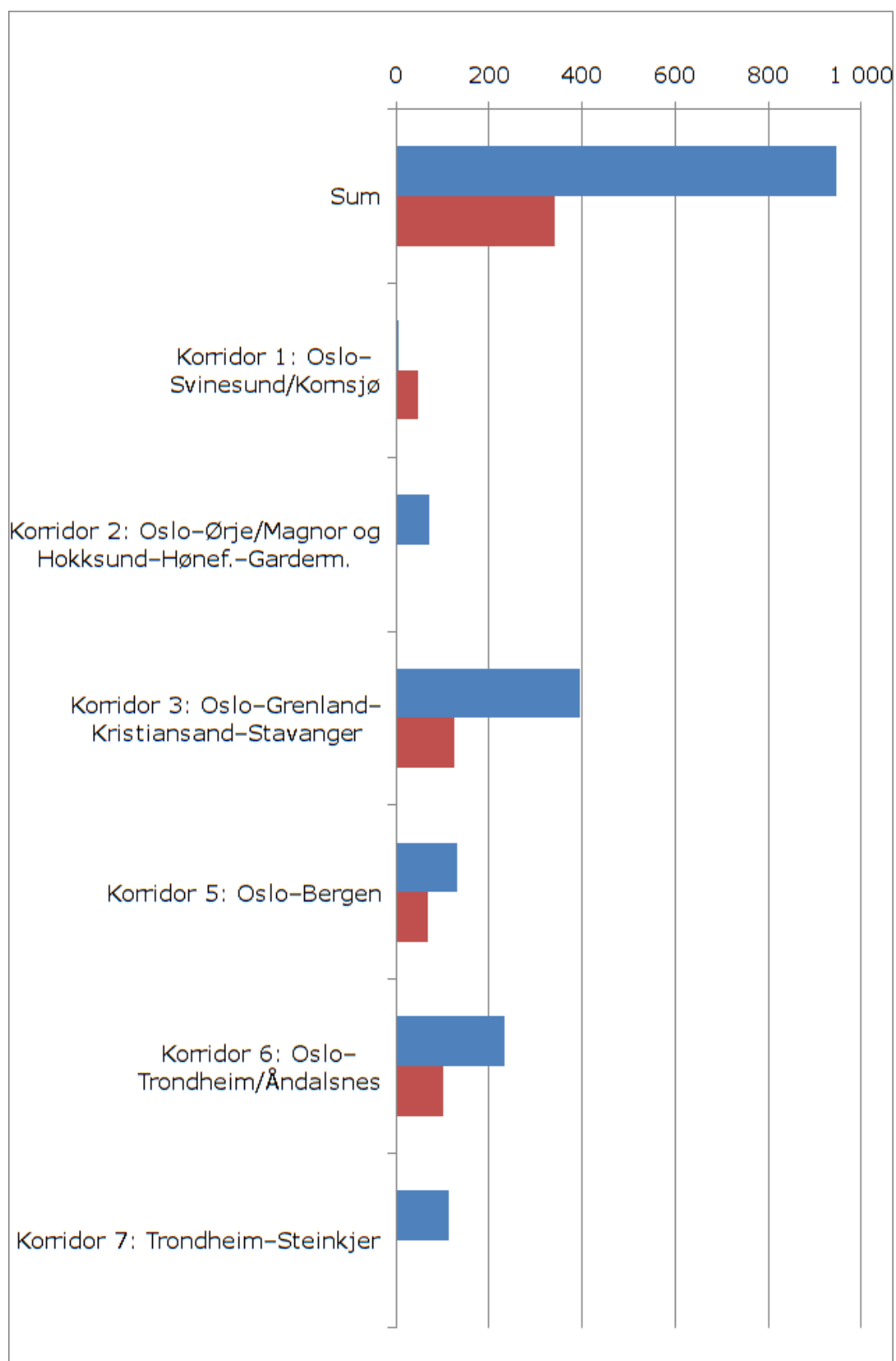


23. april 2017

NATURVERNFORBUNDETS INNSPILL TIL MELD. ST. 33 (2016–2017) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2029

Naturvernforbundets hovedpunkter til Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP):

- NTP må sikre at nullvekstmålet for biltrafikken skjerpes, slik at det blir et mer ambisiøst mål for de større byene, og at dagens nullvekstmål blir gjeldende for hele landet. Dette er viktig for at det skal bli mulig å løse hele spekteret av miljøutfordringer som trafikken og trafikkveksten forårsaker.
- Vi vil rose NTPs satsing på bl.a. økt jernbanekapasitet gjennom Oslo og midler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler.
 - Viktig nå blir å sikre framdrift som gjør at pengene virkelig kommer, slik at det ikke blir en reprise på rekorddårlig oppfølgingsgrad, slik det har vært for bymiljøavtalene i perioden 2014–2017
 - Det er også viktig at det stilles strengere krav til kommunene ved statlige bevilgninger, også ved jernbaneutbygginger, slik at kommunene gjennom arealpolitikken og sine virkemidler bidrar til at jernbane- og kollektivsatsing får større miljø- og samfunnsnytte. Forpliktende avtaler bør inngås
 - Det er oppsiktsvekkende at de statlige midler til gang- og sykkelveger (kap. 1320 post 63) reduseres i første fireårsperiode i forhold til saldert 2017-budsjett. Penger må flyttes fra store vegutbygginger til sykkel-satsing
- Vi ser fram til mer penger til jernbane. Men det er leit at dette undergraves av massiv vegutbygging parallelt med jernbanen. I transportkorridorene i Sør-Norge, der jernbanen er relevant, skal det startes opp 950 km ny veg og 340 km ny jernbane (se figur på neste side). Dette gir store inngrep og sterk tilrettelegging for mer biltrafikk, og det svekker jernbaneinvesteringenes lønnsomhet, nettopp der toget burde vært prioritert. Det er også oppsiktsvekkende at Nye Veiers motorvegportefølje ikke drøftes i NTP (men bare omtales), noe som undergraver NTP som et helhetlig dokument.
- Regjeringen har valgt å satse på flere stamveger mellom øst og vest i Sør-Norge. Det er likevel godt at det i NTP ikke er satt av penger til storutbygging på linje med det konseptvalgutredningene (KVU-ene) har skissert.
 - Beregningene i KVU-ene viser at full utbygging av stamveg øst–vest vil redusere Bergensbanens godstransport med om lag 70 prosent, sett i forhold til om vegen(e) ikke bygges ut. KS1-rapportene peker på disse utfordringene. Stortinget må presisere at det heller må satses på vegutbedringer med et lavere ambisjonsnivå
 - Konsekvensene for svært verdifullt og verneverdig kulturlandskapet i Telemark tilsier at Stortinget videre må presisere at nordre alternativ for E134 Gvammen–Vågsli er uaktuelt, og at videre planlegging av dette ikke må igangsettes. Det må heller satses på moderat utbedring av dagens veg
- Det er oppsiktsvekkende at det gjennom NTP legges opp til å overkjøre lokal enighet i Oslopakke 3, som sier at første etappe av E18 vestover skal være Lysaker–Strand, og som ber om en utredning av alternativer for resten av strekningen. Vi er ikke kjent med at det er gjennomført en utredning av alternativer.
- En tredje rullebane på Gardermoen vil være svært negativ for klima, matjord og støy og må ikke gjennomføres. Vi ber Stortinget gjennom NTP presisere at en tredje rullebane ikke kan planlegges videre på Avinors premisser.



Figuren viser antall kilometer ny veg (blått) og ny jernbane (rødt) som påbegynnes i NTP-perioden 2018–2029, samt Nye Veiers oppstartsportefølje fra og med 2018, i transportkorridorer i Sør-Norge (sør for Steinkjer) der jernbanen er relevant. (For Oslo-Bergen er det E134, samt E16 øst for Hønefoss og vest for Voss, som er inkludert.)