

28. januar 2020

Samferdselsminister Knut Arild Hareide
Samferdselsdepartementet

Velkommen som ny minister

Vi i Naturvernforbundet ønsker deg velkommen som samferdselsminister. I dette brevet oppsummerer vi noen hovedforventninger til regjeringen og til deg som ansvarlig minister innen samferdsel. Vi har lagt merke til dine uttalelser om at du vil prioritere klima og trafikksikkerhet høyest, noe som gleder oss.

Samtidig med at vi sender dette brevet, vil vi be om å få et møte med deg for å diskutere sakene nærmere.

Hovedutfordringer

Miljøproblemene vi står overfor, har aldri vært mer alvorlig enn de er i dag, og de siste rapportene fra både FNs klimapanel og FNs naturpanel viser oss hvor avgjørende det er at vi lykkes i både klima- og naturpolitikken. Disse utfordringene kan vi ikke lenger skyve foran oss. Vi trenger et krafttak for å kutte så godt som alle utslipp og samtidig bevare den sårbare naturen vår.

Transportsektoren er ansvarlig for betydelige belastninger på natur og klima. Sektoren er fortsatt en av de største bidragsyterne til Norges klimagassutslipp, den skaper fortsatt helseskadelig luft, og den er hovedkilden til støy og utslipp av mikroplast. Gjennom utbygging av infrastruktur bygges natur og matjord ned i høyt tempo, og dette gir også store klimagassutslipp.

Ny teknologi er viktig for å begrense miljøproblemene fra transport. Men ny teknologi er ikke tilstrekkelig alene. Nedbygging av matjord og inngrep i natur påvirkes av infrastrukturens dimensjoner og linjeføring. Flere miljøutfordringer lar seg bare i liten grad dempe gjennom ny teknologi, som støy, svevestøv og utslipp av mikroplast. Innfasing av ny teknologi tar også tid, noe som gjør at raske utslippskutt – som Parisavtalens mål krever – blir vanskelig. Videre viser livsløpsvurderinger et fortsatt betydelig klima- og ressursforbruk fra transportvirksomhet, tross ny teknologi.

Fortsatt trafikkvekst blir derfor ekstra problematisk. Det øker sektorens klimagassutslipp fra dag én, mens positive gevinster av teknologiltak kommer seinere. Videre påvirkes alle de andre miljøutfordringene fra transport av trafikkveksten. Jo mer trafikk, jo vanskeligere blir det å dempe utfordringene tilstrekkelig. Og jo sterkere virkemidler trengs for å komme i mål.

Naturvernforbundet publiserte høsten 2019 rapport [Fossilfritt Norge](#) som viser hva som trengs for å redusere Norges fossile energibruk med 55 prosent innen 2030 og ned til null i 2040. Rapporten viser tydelig at behovet for fornybar energi blir vesentlig større dersom person- og godstransport på vei og i lufta fortsetter å vokse, enn om trafikkveksten stopper opp og godstransport overføres til bane og flytrafikken reduseres. Rapporten skisserer to scenarioer, der det ene forutsetter at trafikkveksten fortsetter som prognosene viser, mens det andre scenarioet forutsetter nullvekst i veitrafikken og i tillegg overføring av gods fra lastbil til tog – og utover dette også en reduksjon i flytrafikken. Scenarioet med fortsatt trafikkvekst krever i 2030 betydelig mer kraft enn det som trengs i det andre scenarioet, tilsvarende 40 Alta-kraftverk.

Tiltak som stanser trafikkveksten og overfører transport til de mest energi- og arealeffektive transportformene, må derfor – sammen med stor satsing på elektrifisering og innfasing av annen teknologi som reduserer alle transportformers miljøfotavtrykk – få høy prioritet:

- Målet om å halvere transportsektorens klimagassutslipp må være styrende.
- Nedbygging av natur og matjord må reduseres kraftig.
- For å samtidig ta hensyn til de øvrige miljøutfordringene er det viktig at nullvekstmålet for personbiltrafikken i byene ikke svekkes, men heller skjerpes.
- Målet om å flytte 30 prosent av godstransporten over 300 km fra vei til sjø og bane må innfris.

Prioriterte saker fra Naturvernforbundet

Stans videre planlegging av en tredje rullebane på Gardermoen

Avinor har fått fullmakt til å planlegge en tredje rullebane, men det er ikke tatt noen beslutning om at den skal bygges. En tredje rullebane planlegges fordi den skal bidra til å øke flytrafikken ytterligere, fra et allerede skyhøyt nivå. Motstanden mot prosjektet er stort, da økt trafikk gir høyere klimagassutslipp, mer støy og store arealkonflikter. Viken fylkeskommune sier klart nei til prosjektet, og det samme gjør et enstemmig kommunestyre i den mest berørte kommunen. I en periode der vi må kutte våre klimagassutslipp mye og raskt, vil en fortsatt vekst i flytrafikken være uakseptabel. Stadig økende bevissthet rundt flytrafikkens klimagassutslipp bidrar til utflating av trafikken. Store investeringer kan fort bli en økonomisk risiko. Vi finner det svært betenkelig at investeringer i luftfartssektoren er unntatt fra kravet om utarbeidelse av konseptvalgutredninger med folkelig involvering (KVU) og etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1).

Vi ber deg:

- stanse videre planlegging av en tredje rullebane på Gardermoen
- oppheve fritaket for konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring i luftfartssektoren og la dette få tilbakevirkende kraft
- avvikle Avinors bonusordning for flyselskap med trafikkvekst og Avinors økonomiske støtte til oppstart av nye flyruter, slik luftfartsutvalget enstemmig går inn for

Lag en alternativ plan for E39

Planene om en ferjefri E39 framstår nå som en gigantisk visjon uten bakkekontakt. Prosjekter som Hordfast og Møreaksen vil føre til store og ødeleggende naturinngrep. Både bruer og tunneler fører til betydelige klimagassutslipp fra byggefasen, og det samme gjør nedbygging av skogbunn og myrer. Pengebehovet til vedlikehold av bruer og tunneler er også stort. Reisetidsreduksjonene vil gi økt trafikk inn mot byene og gjøre det vanskeligere å innfri nullvekstmålet og mål om redusert trafikk. For Hordfast og Rogfast er det holdt fram at disse utbyggingene vil redusere klimagassutslippene ved at flytrafikken mellom Bergen og Stavanger blir redusert. Dette er en beskrivelse vi ikke deler. For majoriteten av flytrafikken globalt vil helelektrisk drift ikke være relevant i overskuelig framtid. Men vi ser potensialer for små helelektriske fly over korte distanser, og mellom Bergen og Stavanger vil disse med stor sannsynlighet være i drift lenge før ny E39 kan være ferdig. Rogfast viser også at kostnadene fort løper løpsk. Dersom store enkeltprosjekt igangsettes, vil de kreve enorme beløp, som gjør det mindre sannsynlig at det blir penger igjen til å ruste opp resten av veinettet.

Vi ber deg:

- stanse videre detaljplanlegging og bygging av fjordkryssinger på E39
- igangsette arbeidet med en alternativ plan for E39, som vektlegger behovet for en trygg og rassikker vei, der trailere kan møtes, og med elektriske ferjer som går hyppig – framfor kostbare og naturødeleggende fjordkryssinger
- opprette en støtteordning for fylkeskommunal satsing på elektriske ferjer i hele landet

Sats på utbedring av dagens veier framfor store, nye motorveier

Dagens omfattende motorveitbygging truer natur og matjord, gir store klimagassutslipp i byggefasen og fører til økt veitrafikk og høyere fart, som igjen gir økt energibehov og høyere klimagassutslipp, mer støy og større utslipp av svevestøv og mikroplast. Motorveiene slår også beina under jernbanens trafikkgrunnlag. Nye Veiers omfattende motorveiplaner skaper mange konflikter rundt i landet, og det kommer stadig nye forslag til overdimensjonerte utbygginger med store inngrep, lav samfunnsnytte og kontroversiell bompengefinansiering.

Vi ber deg:

- støtte Statens vegvesens høringsforslag om å ikke åpne for firefelts motorveier for lavere trafikkmengder enn det som legges til grunn i dag, og om å ikke øke farten på motorveiene ytterligere – til beste for natur, klima og trafiksikkerhet
- følge opp tidligere faglige anbefalinger om å øke terskelen for å bygge firefelts motorveier
- omgjøre motorveiplanene slik at det isteden blir mindre omfattende utbygginger, med fokus på trafiksikkerhet framfor maksimal reduksjon av reisetid – til glede for natur, matjord og klima

Gjør det enklere å velge tog og buss på lengre reiser

Flyreiser gir et høyt klimafotavtrykk. Tross lange kjøretider med tog på mange strekninger har økt klimabevissthet i næringslivet og i befolkningen generelt gitt en økende interesse for å reise med tog som erstatning for fly. Utsolgte sovevogner og få avganger hindre imidlertid mange i å reise mer klimavennlig. Tiltak som gir effekter på kort og mellomlang sikt – som bygger opp om kundenes ønsker om mer klimavennlig reising og dermed gir togoperatørene som Vy, Go-Ahead og SJ en mulighet til å lykkes – må på plass. Vi ser også et behov for en liten statlig tilskuddsordning for å bedre det fylkesoverskridende busstilbudet i områder uten togforbindelser.

Vi ber deg:

- øke antall sovevogner betydelig
- anskaffe flere togsett for langdistansetrafikken, slik at det blir mulig med avganger hver annen time mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim og med økt kapasitet
- forbedre togforbindelsene til kontinentet ved blant annet å reetablere hurtigtoget Oslo–København samt gjøre det enklere å kjøpe togbilletter for reiser til kontinentet
- innføre en tilskuddsordning som styrker det regionale busstilbudet i områder uten togforbindelser

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Silje Ask Lundberg
leder