

Oslo, 7. april 2021

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

**INNSPILL TIL STORTINGETS BEHANDLING AV MELD. ST. 20 (2020–2021)
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022–2033**

Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP) vil gi store naturødeleggelser og bygge ned matjord, med usikker samfunnsnytte og uten at klimakonsekvensene er analysert. Det siste er svært oppsiktsvekkende. Planen vil også legge til rette for enda mer biltrafikk inn i byområdene, med tilhørende konsekvenser for miljø og framkommelighet. Framfor bygging av motorveier for høy fart bør det heller satses mer på å utbedre og vedlikeholde det veinettet vi har.

Dropp Hordfast og Møreaksen

Hordfast sør for Bergen vil gi mer pendling og reising generelt, også inn og ut av byene og dermed skape mer kø og miljøproblemer. Brua vil gi store naturinngrep, og det blir store klimagassutslipp når myr og annen natur bygges ned. Statsforvalteren har omtalt prosjektet som det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid. Også Møreaksen mellom Ålesund og Molde vil skape mer trafikk og ødelegge natur.

- Naturvernforbundet ber Stortinget stryke Hordfast og Møreaksen fra NTP. I stedet må det settes av mer penger til å ruste opp dagens veinett og satse på elektriske ferjer med hyppigere avganger.

Stopp planlegging av tredje rullebane på Gardermoen og storflyplass i Rana

NTP tar ikke stilling til om en tredje rullebane på Gardermoen skal bygges eller ikke. Planarbeidet kan derfor fortsette, til tross for at behovet for en slik rullebane er blitt enda mer usikkert som følge av pandemien – og til tross for at konsekvensene av rullebanen er store for matjord, støy og klima. Det er stor motstand mot prosjektet lokalt.

- Naturvernforbundet ber Stortinget si nei til videre planlegging av en tredje rullebane på Gardermoen.

Ny storflyplass i Rana i Nordland er omdiskutert og vil også gi store inngrep. En slik storflyplass forutsetter en sterk vekst i trafikken. Og det gjennom bruk av store fly, noe som vil svekke mulighetene for å elektrifisere deler av luftfarten.

- Naturvernforbundet ber Stortinget stanse planene om en ny storflyplass i Rana og heller forbedre tilbudet og legge til rette for elektriske fly på det eksisterende kortbanenettet.

Hold fast ved opprinnelige veiutbyggingsplaner

Regjeringen vil bygge overdimensjonerte motorveier for høy fart, også der det fra før av er god vei. På E39 mellom Kristiansand og Stavanger og E6 i Trøndelag har regjeringen lagt bort tidligere planer om moderat utbygging som tar mer hensyn til natur og matjord, og isteden valgt bredere veier for høy fart, i nye traseer. Slik sløsing med penger, matjord og natur – som også øker biltrafikken – må opphøre.

- Naturvernforbundet ber Stortinget holde fast ved opprinnelige konsepter for utbygging av blant annet E39 Vigeland–Ålgård og E6 Åsen–Steinkjer, som innebærer to-/trefeltsvei med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t.

I NTP er det satt av store beløp til å bygge ut riksvei 4. Betydelige inngrep vil skje på Hadeland og ved Gjøvik. NTP prioriterer heldigvis ikke midler til ny riksvei 4 i ny trasé mellom Jaren og Eina. En ny vei her ville gitt nye, store inngrep, slå beina under Gjøvikbanen og stride mot konklusjonene fra konseptvalgutredningen for transportkorridoren og den tilhørende eksterne kvalitetssikringsrapporten.

- Naturvernforbundet ber Stortinget følge igangsatt strategi for riksvei 4 mellom Jaren og Mjøsbrua, som blant annet innebærer fortsatt utbedring av dagens vei fra Jaren og nordover.

Det er positivt at NTP på side 15 slår fast at det ikke skal planlegges samferdselsprosjektet gjennom verneområder.

- Naturvernforbundet ber Stortinget stanse planene om ny motorvei forbi Lillehammer gjennom Lågendeltaet naturreservat.

Planene for E16 og Ringeriksbanen må endres

Dagens fellesprosjekt for motorvei og jernbane vil ha store negative konsekvenser for natur og klima. Prosjektet vil gi store inngrep i verdifull natur og tilhørende høye klimagassutslipp fra bygging. Prosjektets klimarapport viser at motorvei og jernbane i sum vil føre til økt biltrafikk, sett i forhold til om dagens infrastruktur beholdes.

- Naturvernforbundet ber Stortinget droppe planene om ny E16 fra Skaret til Hønefoss og heller satse på å utbedre dagens vei. I tillegg må traseen for Ringeriksbanen legges om, for å unngå massive inngrep i de verdifulle naturområdene fra Kroksund mot Hønefoss. Mens planene for Ringeriksbanen endres, prioriteres satsinger lenger vest på Bergensbanen, i form av blant annet flere kryssingsspor og dobbeltsporparseller.

Jernbanen på et sidespor?

Det skal brukes en god del penger på jernbanen. Men med de enorme planene for utbygging av motorveier parallelt med jernbanen, for eksempel på Sørlandet og videre mot Stavanger, er det grunn til å spørre om toget i det hele tatt vil overleve på flere strekninger. Vi ser nå et systematisk arbeid for å etablere motorveiene som grunnstammen i transportnettet og dermed undergrave jernbanen mellom landsdelene.

- Naturvernforbundet viser til eget innspill fra Jernbanealliansen, som blant annet understreker behovet for mer vedlikehold, satsing på godstransport på bane mellom landsdelene og økt togkapasitet gjennom Oslo. Utover dette vil Naturvernforbundet be Stortinget sikre midler som på kort og mellomlang sikt gir forbedringer i togtilbudet mellom landsdelene, i form av flere togavganger, økt kapasitet og flere sovevogner. I tillegg må effektive togforbindelser mot København og Stockholm reetableres. NTP må også sikre langsiktig utbygging av jernbanen, blant annet mot Sverige og kontinentet.

Byveksttaler og sykkelsatsing må følges opp

Det positivt at NTP setter av betydelige midler til blant annet byveksttalene, men det gode arbeidet her trues av veiprosjekter som forutsetter at biltrafikken vokser, i strid med forutsetningene i byveksttalene. E6 øst for Trondheim er her et grelt eksempel. Isteden må gode mål om økt sykkelandel følges opp.

- Naturvernforbundet ber Stortinget være tydelig på at NTPs mål om økt sykkelandel må følges opp med nok midler til både større og mindre byer og tettsteder. Videre må nullvekstmålet skjerpes, særlig for de større byområdene.

Pandemien gir konsekvenser

Koronapandemien kan bidra til nye reisevaner og mindre behov for transportkapasitet. Alle store utbyggingsplaner, blant annet motorveier og rullebaner, må ses i lys av dette. Samtidig har behovet for å redusere smittefaren bidratt til å svekke kollektivtransporten. Trafikken har falt betydelig, og det kan bli vanskelig for buss og bane å gjenvinne kundenes tillit.

- Naturvernforbundet ber Stortinget se utbyggingsplanene i lys av langsiktige konsekvenser av koronapandemien og samtidig sikre tilstrekkelig finansiering av både fylkeskommunal og statlig kollektivtransport – slik at tilbudet kan reetableres og vinne tilbake sin attraktivitet og også utvikles videre.