

Til representantene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

BEHOV FOR EN GRØNNERE NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022–2033

Innledning

Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er til behandling på Stortinget. Planen vil legge føringer for mange tiår framover. Høstens stortingsvalg kan gi et nytt politisk flertall. Om det skulle skje, vil det være rart om transportplanen fra inneværende regjering og storting skal være retningsgivende. Vi vil derfor oppfordre den rødgrønne opposisjonen til å slå fast en tydelig grønnere transportpolitikk nå som planen skal behandles av Stortinget.

Regjeringens forslag til NTP er et skuffende dokument. Da mener vi ikke at planen lover for lite penger. Tvert imot – pengebruken er antakelig langt over hva som er bærekraftig på flere vis. Vi ber derfor ikke om mer penger, og vi vil advare mot å legge inn enda mer. Derimot svikter planen på både klima og naturvern, og dette er svært bekymringsfullt.

For lave ambisjoner på klima og natur

For direkte utslipp fra transportsektoren har regjeringen som mål å halvere sektorens klimagassutslipp innen 2030, sett i forhold til 2005-nivå. Men vi må kutte mer for å innfri 1,5-gradersmålet. Rapporten [Norway's fair share of meeting the Paris Agreement](#) viser at norske utslipp må reduseres med 53 prosent i forhold til 1990-nivå. Vi ser ingen grunn til at transportsektoren skal ta en mindre andel.

Transportvirksomhetene og Miljødirektoratets [rapport om klimakonsekvenser av nye prosjekter](#), datert 1. desember, viser at de vurderte nye utbyggingene bare fra bygging og arealendringer vil gi utslipp tilsvarende godt over 4 millioner tonn CO₂. I tillegg kommer utslipp fra prosjekter som anses som bundet gjennom tidligere transportplaner, men som ennå ikke er igangsatt. Det gjelder blant annet store utbygginger på E18 og E39 gjennom Telemark, Agder og Rogaland. Store arealinngrep fra ny infrastruktur ødelegger ikke bare natur og matjord, men gir også store klimagassutslipp når blant annet skog og myr bygges ned.

Regjeringens mål om å halvere sektorens klimagassutslipp innen 2030, sett i forhold til 2005, tilsvarer en reduksjon på bare 35 prosent når vi ser det i forhold til 1990-nivået. Det er langt unna behovet for reduksjon, som er på 53 prosent. I tillegg bør NTP ha tilsvarende ambisjoner for å kutte utslipp i internasjonal luft- og sjøtransport til og fra Norge. Videre må utslipp fra infrastrukturutbygging også adresseres, og NTP må prioritere prosjekter som bidrar til utslippskutt og ikke det motsatte.

Regjeringen skriver i NTP at det ikke skal planlegges samferdselsprosjekter gjennom verneområder. Det er ikke tilstrekkelig. Det store utbyggingsomfanget gir et stort press på verdifull natur og matjord som ikke har noe særskilt vern, og det er tross alt bare en liten andel av naturen som har vernestatus. **Men til tross for formuleringene i NTP vil Nye Veier fortsatt legge E6 forbi Lillehammer [gjennom Lågendeltaet naturreservat](#). Det er helt uakseptabelt, og planene for denne veien må endres slik at dagens trasé beholdes. Hensynet til natur og matjord må i mye større grad legge føringer for hvilke samferdselsutbygginger som kan aksepteres.**

Vi opplever at utfordringene er blitt større med både mer penger og med utbyggingselskapet Nye Veier AS, som har uttrykt at det ikke forholder seg til nullvekstmålet og byvekstavtalene, og det er vanskeligere å se at utbyggingene blir gjenstand for helhetlige vurderinger. Det er også bekymringsfullt å se at det viktige nullvekstmålet fra Stortingets klimaforlik fra 2012 er under press. Trafikkreduksjon vil fortsatt være viktig for å oppnå nødvendige miljøforbedringer i transportsektoren på temaer som gjelder nedbygging av arealer, utslipp av svevestøv og mikroplast, støy og ressursforbruk. Det er også viktig for å oppnå raske kutt i klimagassutslipp, og det er også viktig for å redusere energibehovet og klimafotavtrykket fra hele transportsektoren inkludert infrastruktur og transportmidler. Den nevnte rapporten fra transportvirksomhetene og Miljødirektoratet viser også at nye veier fortsatt bidrar til økte klimagassutslipp fra kjøretøyene, til tross for sterk innfasing av elektriske løsninger.

For å oppnå raske utslippskutt og andre miljøforbedringer er det viktig at nullvekstmålet styrkes, særlig i de større byområdene. Utbyggingsprosjekter som undergraver nullvekstmålet, kan ikke prioriteres.

Regjeringen lener seg fortsatt i stor grad til at biodrivstoff skal bidra til utslippsreduksjoner. Biodrivstoff er en knapp ressurs og med varierende og dels usikker effekt på klima, natur og andre samfunnsforhold. Vi trenger en helhetsplan for hvordan knappe bioressurser kan brukes best mulig, og NTP bør i mindre grad basere seg på bruk av biodrivstoff.

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 uttalt at prosjektet antakelig er [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. Isteden må det settes av penger til et [satstingsprogram](#) for å ruste opp dagens veinett i korridoren og etablere flere elektriske ferjer med hyppigere avganger.

Hold fast ved opprinnelige planer

Regjeringen vil bygge overdimensjonerte motorveier for høy fart. Det er sløsing med penger, matjord og natur – og det bidrar til mer biltrafikk og mer godstransport på vei.

Vi vil svært tydelige understreke at vi forventer at de rødgrønne holder fast på de utbyggingsløsningene som de vedtok da de satt i regjering, for E39 Vigeland–Ålgård, E6 Biri–Lillehammer og Stjørdal–Steinkjer, basert på helhetlige konseptvalgutredninger og ekstern kvalitetssikring. Disse må derfor bygges ut som to-/trefeltsveier med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t framfor smal firefeltsvei for 110 km/t.

Det vil gi [vesentlig mindre negative konsekvenser](#) for natur, matjord og klima, det vil gi færre drepte og hardt skadde – og det vil etter alt å dømme være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. I tillegg blir utbyggingskostnadene vesentlig lavere, noe som gjør at penger kan flyttes fra store prosjekter til for eksempel trafikksikkerhetstiltak, utbedringer og vedlikehold av veinettet i hele landet og/eller til økt satsing på sykkel og kollektivtransport.

Når det gjelder andre strekninger av Nye Veiers eksisterende portefølje, vil vi understreke at det trengs et nytt konsept for E18 Tvedestrand–Dørdal, noe vi har tatt opp i [eget brev tidligere i år](#). E18 Grimstad–Arendal holder i dag en god standard og må tas ut av Nye Veiers portefølje. Det er også viktig at prosjektet E16 Kløfta–Kongsvinger skaleres betydelig ned.

I NTP ligger også inne nye prosjekter med stor bekymring med tanke på natur og matjord. Ny riksvei 25 Hamar–Løten ligger inne som en firefelts motorvei for 110 km/h, en vei som vil gå gjennom sårbart område med matjord og natur og i tillegg gi mer biltrafikk inn mot Hamar. På E134 Saggrenda–Elgsjø er det også lagt opp til smal firefelts motorvei for 110 km/h. Vi minner

om at trafikken her ligger på ÅDT 5300, noe som er svært lavt, sett i forhold til behovet for fire felt. Statens vegvesen anslår at [kapasitetsgrensa for en to-/trefeltsvei ligger på ÅDT 15 000–18 000](#). I Tyskland brukes tofeltsveier som standard helt opp til ÅDT 25 000. Fartsgrense 110 km/t gjør at veiene må legges i nye traseer, som blir vanskelige å tilpasse terrenget, med tilsvarende økte konflikter med tanke på natur og/eller matjord. Planene for begge disse prosjektene må endres.

Ikke åpne for mer utbygging på riksvei 4

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, som blant annet innebærer fortsatt utbedring av dagens vei fra Jaren og nordover. I tillegg må Gjøvikbanen rustes opp, blant annet for godstransport.](#)**

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. Banen er heller ikke tenkt brukt for ordinær godstransport, noe som er en annen svakhet ved planene.

Naturvernforbundet ber Stortinget droppe planene om ny E16 fra Skaret til Hønefoss og heller satse på å utbedre dagens vei, som på store deler av strekningen holder god standard med midtrekkverk. 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 dobbeltsporutbygging mellom Voss og Bergen.

Jernbanen på et sidespor?

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 transportnettets og dermed undergrave jernbanen mellom landsdelene.

Naturvernforbundet er medlem av Jernbanealliansen, og sammen vil vi understreke at **vedlikehold av jernbanen for å gjøre toget pålitelig og attraktivt å bruke samt spesifikke tiltak som vil gi mer godstransport over på bane, må få høy prioritet**. En ny [livsløpsanalyse fra Asplan Viak](#) som analyserer strekningen Oslo–Bergen med perspektiv fram til 2050, viser at overføring av gods fra vei til bane vil gi betydelige klimagevinster, også i 2050, til tross for innfasing av mer klimavennlige teknologier i veitransporten. Vi vil også minne om at gods på jernbane framfor vei har flere miljø- og samfunnsfordeler, blant annet på trafikksikkerhet.

Naturvernforbundet vil videre understreke at tog som alternativ til fly har klare klimafortrinn. Det er viktig å utnytte dette fortrinnet, i første omgang gjennom å forbedre tilbudet på dagens baner og øke kapasiteten, også i form av mer togmateriell. Toget er også viktig for å avlaste byområder for biltrafikk, og **jernbaneutbygging bør primært komme som erstatning for motorveiutbygging og i kombinasjon med god areal- og transportplanlegging.**

Utover det som er nevnt, vil vi be Stortinget ta høyde for følgende i NTP:

- Midlene til godstiltak må økes, blant annet gjennom egen effektpakke for gods på bane mellom Oslo og Göteborg/kontinentet, en strekning der lastebiltransporten er svært stor.
- Banekapasiteten gjennom Oslo må styrkes gjennom ny tunnel, noe som vil komme togtrafikken i det meste av landet til gode.

- Effektive togtilbud mot Stockholm og København må reetableres på dagens spor, og på sikt bør det komme egne nattog mot kontinentet.
- Det trengs mer togmateriell før å øke kapasiteten generelt, også i form av flere sovevogner.
- Vi trenger en konseptvalgutredning for jernbanen i retning Stockholm og sørover mot Göteborg, som avklarer både kortsiktige og langsiktige tiltak.
- Jernbanen må bygges ut for snarest å kunne gi avganger hver halvtime på hele intercity-nettet (Halden, Lillehammer og Skien) og flere strekninger, som Lillestrøm–Årnes, Drammen–Hokksund, Trondheim–Steinkjer, Voss–Bergen og Egersund–Stavanger.
- For jernbanen i Nord-Norge ønsker vi en kunnskapsbasert strategi, og derfor bør eventuelle større planer utarbeidet på bakgrunn av den kommende konseptvalgutredningen for transportsystemet i regionen.

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. Regjeringen sier at den skal komme tilbake til dette i en strategi om norsk luftfart. 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 tverrpolitisk motstand mot prosjektet i vertskommunen, og de rødgrønne i Viken går også imot prosjektet. [Naturvernforbundet og 13 andre organisasjoner 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. I det minste må beslutningen om ny storflyplass i Rana utsettes og saken drøftes i den kommende strategien for norsk luftfart.**

Byvekstavtaler og sykkelseting må følges opp


Det positivt at NTP setter av betydelige midler til blant annet byvekstavtalene, men det gode arbeidet her trues av veiprosjekter som forutsetter at biltrafikken vokser, i strid med forutsetningene i byvekstavtalene. 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. En permanent statlig støtteordning for regionale ekspressbuss som utfyller tilbudet i regioner uten jernbane, bør etableres.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet


Truls Gulowsen
leder