

Oslo, 30. april 2008

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010–2019 – HØRINGSUTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES PLANFORSLAG

Norges Naturvernforbund avgir herved sin uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019. Naturvernforbundet har fulgt planprosessen som deltaker i referansegruppa, og har på oppdrag for transportetatene skrevet rapporten *Transportstrategi for miljø og næringsliv*.¹ Gjennom dette arbeidet har vi avlevert flere innspill tidligere i NTP-prosessen, og vi vil i denne uttalelsen konsentrere oss om de sakene som vi anser som mest relevante for Samferdselsdepartementets og Fiskeri- og kystdepartementets videre behandling av saken.

Kapittel 0 i dette dokumentet gjengir uttalelsen fra Norges Naturvernforbunds landsstyre om NTP, som et sammendrag av budskapet. Resten av dokumentet utdyper Naturvernforbundets syn på flere fagområder.

0. Sammendrag

Lag en klimatransportplan!

Regjeringen arbeider nå med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Landsstyret i Norges Naturvernforbund, samlet til møte 26.–27. april, forventer en klimatransportplan. Dette vil være en naturlig oppfølging av klimaforliket i Stortinget. Klimagassutslippene fra transport må halveres innen 2020.

FNs klimapanel har vist at menneskeskapte klimaendringer er farlige, urettferdige og allerede i gang. Forskerne anbefaler å kutte utslippene med 50–85 prosent innen 2050. Den norske regjeringen har lovet å vise veg i det internasjonale klimaarbeidet. For å kunne påta seg en slik rolle må Norge kunne vise til et seriøst arbeid for å kutte egne utslipp.

Vegutbygging gir i seg selv store klimagassutslipp. Aller verst er det likevel at flere og bredere veger gir mer transport. Trafikkvekst er en av hovedårsakene til at norske klimagassutslipp vokser. Klimautfordringen gir oss ikke noe valg; denne trenden må snus. Innen 2015 må samlet transportmengde være lavere enn i dag. Dette krever bruk av køprising, parkeringsrestriksjoner og streng arealplanlegging. I tillegg må det satses på jernbaneutbygging, buss, gangveger, sykkelveger og vegvedlikehold – ikke vegutbygging. En slik transportpolitikk vil ikke bare være bra for klimaet, men den bedrer også luftkvaliteten, sikrer matjord og bevarer naturområder fra nedbygging. Kapasiteten på norske flyplasser må ikke økes. Regjeringen må heller arbeide for å bedre alternative transportformer, i tillegg til innføring av en nordisk miljøavgift for fly.

¹ Rapporten *Transportstrategi for miljø og næringsliv – Bidrag til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019* er tilgjengelig her:
http://www.naturvern.no/data/f/0/99/81/1_2401_0/Transportstrategi_for_miljo_og_naringsliv.pdf

Naturvernforbundet støtter Statens vegvesens forslag om å prioritere vegvedlikehold framfor nye store vegprosjekter. Regjeringen må sette Statens vegvesen til å planlegge trafikksikkerhetstiltak, rassikring, gangveger og sykkelveger, ikke utbygging av nye firefeltsveger. Alle utbygginger på over 500 millioner kroner skal kvalitetssikres. I disse analysene må vurdering av klima- og naturkonsekvenser stå sentralt.

Belønningsordningen for kollektivtrafikk må trappes opp til 1 mrd. kroner årlig. Denne må brukes aktivt til å premiere byene som fører en transportbegrensende arealpolitikk og setter i verk tiltak for å få ned vegtrafikken. Denne potten må også kunne brukes til å legge bedre til rette for gående og syklister. Få og dårlige gangveger og sykkelveger gjør det farlig og utrivelig å gå og sykle. Naturvernforbundet krever at minst 1 mrd. av vegmidlene årlig øremerkes til å rette opp dette.

Regjeringen må sette seg som mål å få flyttet store andeler av både person- og godstransporten fra veg til bane. Det er viktigst at dette skjer der trafikkgrunnet er størst, og der det kan utkonkurrere veg- og flytransport. De statlige bevilgningene til investeringer i jernbanenettet må økes til minst 4 mrd. kroner årlig, i tillegg til økte midler til vedlikehold og fornyelse. Det haster aller mest med å få bygget nytt dobbeltspor Oslo–Ski. Dette prosjektet må være ferdigstilt innen 2015. I tillegg haster det å få på plass gode kryssingsspor og en ny Alnabru godsterminal.

Bomfinansierte vegpakker må forbyes og erstattes av samferdselspakker der bompenger og midler fra kjøprising også brukes på jernbane/kollektivtransport, gangveger og sykkelveger. I tillegg må midler fra flyavgifter brukes til ekstra utbygging av jernbanen.

Arbeidet med å utrede mulighetene for høyhastighetsbaner for person- og godstransport i Sør-Norge må fortsette. Strekningene Oslo–Trondheim via Lillehammer, Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg bør bygges først. Utbyggingsplanene i intercity-trianglet må gis høyhastighetsstandard, og nye baner mellom landsdelene bør ha dobbeltspor.

1. Generelt om planforslaget

Naturvernforbundet forventer at NTP blir et redskap som gjør Norge i stand til å nå miljømål og miljøforpliktelser om klima, luftforurensing, støy, naturmangfold, jordvern m.m. Planen må utvikles til å bli en helhetsplan med mål og virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren, som oppfølging av Stortingets klimaforlik. Vi minner om at klimaforliket har større ambisjoner om utslippskutt enn hva som ligger til grunn i transportetatens planforslag.

Naturvernforbundet mener at betydelige teknologiske forbedringer, overføring av transport til mer miljøriktige transportformer samt reduksjon i transportomfanget, bl.a. gjennom en smartere arealpolitikk, i sum må resultere i 50 prosent lavere klimagassutslipp fra transportsektoren i 2020 i forhold til i dag.

For å oppnå størst mulig miljøforbedring på flest mulig miljøområder må søkelyset i NTP rettes mot reduksjon av transportmengden. Dette gir mange vinn-vinn-effekter med tanke på klima, luftforurensing, støy, arealbruk, nedbygging av matjord, trafikksikkerhet m.m. Også andre vinn-vinn-effekter oppstår. Eksempelvis gir økt sykkelbruk på bekostning av bilkjøring ikke bare bedre luft og lavere klimagassutslipp, men også mindre bilkøer – og bedre folkehelse når den fysiske aktiviteten i befolkningen øker.

FNs klimapanel, IPCC, mener at verdens utslipp må ha nådd toppen i 2015, for deretter å måtte reduseres med 50–85 prosent innen 2050, for at vi skal greie å hindre at klodens

middeltemperatur stiger med mer enn 2 °C.² Naturvernforbundet mener at NTP må inneholde virkemidler som gjør at trafikkmengden i 2015 er blitt lavere enn den er i dag.

Transportetatens planutkast vitner om en forståelse for miljøutfordringene fra vegtrafikken, og at en fortsatt vekst i trafikken er miljømessig vanskelig. Dessverre følger ikke planutkastet opp med en tilsvarende forståelse for miljøutfordringene ved en fortsatt vekst i flytrafikken med tanke på bl.a. klimagassutslipp, ressursforbruk, støy og annen lokal miljøbelastning.

Naturvernforbundet ber om at skatte- og avgiftsmessige spørsmål som er relatert til transportsektoren, i større grad drøftes som en del av NTP-arbeidet. Dette gjelder bl.a. klima-/drivstoffavgifter, parkeringsavgifter, fordelsbeskatning av gratis parkeringsplasser, ulike subsidieordninger etc. Vi registrerer at tabell 7.6 på side 169 i planforslaget tydelig viser at økte drivstoffavgifter, økte flytakster og halverte kollektivtakster i kombinasjon vil gi en betydelig reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren.

Sett i lys av klima- og miljøutfordringene savner vi en gjennomgang av dagens metode for samfunnsøkonomisk lønnsomhetsberegning, for å vurdere om denne egner seg som redskap for å vurdere transporttiltak i et langsiktig bærekraftsperspektiv.

Naturvernforbundet ber om at trafikprognosene i NTP oppdateres slik at de synliggjør de transport- og miljømessige virkningene av arealbruksendringer som følger av utbygging av infrastrukturen.

2. Trafikkbegrensende virkemidler og transportpakker er nødvendig

Gulrot og pisk er bra for miljø og næringsliv

Transportetatene har gjort en god jobb med å synliggjøre virkemidler som må brukes for å nå miljømål. Naturvernforbundet vil støtte opp under dette. Vi tar med noen sitater fra planforslaget:

- Om byene (side 12): *"Køprising, en restriktiv parkeringspolitikk og en arealpolitikk som klart styrker kollektivtrafikken, må kombineres med et bedre kollektivtilbud. Bare en slik helhetlig tiltakspakke vil kunne gi tilstrekkelig endringsvilje i befolkningen til at utviklingen kan snu."*
- Om klimautfordringene (side 15): *"Transportetatene mener at både kjøprising og jernbanesatsing er viktig og riktig, men at dette ikke alene kan bidra til å nå målet for reduksjon av klimagassutslipp. For å redusere det totale transportomfanget og endre transportmiddelfordelingen på nasjonalt nivå, må bruk av bil reduseres også utenom de største byene."*
- Om virkemidler for å få veksten i persontransporten over på mer miljøvennlige transportmidler (side 19–20): *"Dersom veksten i bil- og flytrafikken skal reduseres, må det innføres restriktive virkemidler, samtidig som andre transportformer forbedres."*

Vi vil legge til at flere restriktive virkemidler som gir mindre trafikk, ikke bare er bra for miljøet, men også bidrar til mindre køer og dermed bedre forhold for næringslivet og andre som må bruke bil. Det er også oppløftende at Statens forurensningstilsyns tiltaksanalyse for klimagassutslipp fra 2005 viser at tiltak som reduserer biltrafikken i byene, er svært lønnsomme.

² Skal den fattige delen av verden kunne øke sin materielle levestandard, må den rike delen av verden ta ansvar for langt kraftigere utslippskutt enn 50–85 prosent.

Staten må stille krav til kommunene – og utvide belønningsordningen som et positivt virkemiddel

Naturvernforbundet understreker at NTP må inneholde virkemidler som stimulerer lokale og regionale myndigheter til å føre en politikk som reduserer bilbruken, slik at gulrot og pisk kan brukes i praksis. Den såkalte belønningsordningen for de største byene må trappes opp til 1 mrd. kroner årlig og brukes aktivt til å premiere byer som fører en transportbegrensende arealpolitikk og tar i bruk restriktive virkemidler i form av bl.a. kraftigere parkeringsbegrensninger og køprising. Midler fra belønningsordningen må også kunne brukes til å legge bedre til rette for gange og sykling.

Ved bruk av statlige investeringsmidler må staten stille krav til kommunene om at de som en motytelse fører en miljøriktig arealpolitikk og tar i bruk restriktive virkemidler for å begrense bilbruken.

Nei til vegpakker, ja til regionale transportpakker

Dagens og planlagt bruk av bompenger resulterer i mange naturødeleggende og trafikkøkende vegprosjekter. Tradisjonelle vegpakker/bompengordninger må forbys. I stedet må det etableres regionale transportpakker der pengene kan brukes til trafiksikkerhetstiltak, bl.a. etablering av midtrekkverk på hovedvegene samt mindre utbedringer, til økt vedlikehold av hele vegnettet i det aktuelle området og til økt satsing på sykkelveger, kollektivtransport og jernbanebygging.

Hva med samordning av godstransporten?

Vi savner fokus på samordning av godstransporten, som er et effektivt klimatiltak, jf. Statens forurensningstilsyns tiltaksanalyse. NTP må presentere virkemidler som bidrar til transportsamordning og dermed reduserte utslipp.

3. Alle samferdselsprosjekt må gjennomgå klima- og naturmangfoldsanalyser

Dagens ordning med kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekt på over en halv milliard kroner (KS1) må videreutvikles og bli et viktig redskap for å vurdere alle samferdselsprosjekt i et livsløpsperspektiv med tanke på klima og naturmangfold. KS1 bør vurderes innført også for prosjekt med kostnad på under en halv milliard kroner. Uansett må det for alle infrastrukturprosjekt gjennomføres klima- og naturmangfoldanalyser i et livsløpsperspektiv.

Vi understreker at det må ikke gis flere unntak fra kravet om KS1 i samferdselssektoren.

Naturvernforbundet gjennomfører en studie om energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer, som ventes publisert om kort tid. Studien viser bl.a. at det er store klimagassutslipp fra bygging av infrastruktur. Dette kommer i tillegg til effektene av at ny infrastruktur ofte gjør det mer attraktivt å reise. Veger med økt kapasitet og som gir redusert reisetid, legger til rette for og bidrar til økt trafikk. Også transportetatens planforslag viser at vegbygging gir økte klimagassutslipp.³

Dette minner oss om hvor viktig det er å sette søkelyset på *hvor mye og hvilken type* infrastruktur som skal bygges. Samfunnet må satse på en infrastruktur som møter framtidens behov. Utbygging av *både* jernbane og motorveg i én og samme korridor vil fort kunne bli et stort miljømessig feilgrep, med tanke på både klimagassutslipp, naturmangfold og i mange tilfeller også jordvern hensyn.

³ Tabell 7.6 på side 169 i planforslaget viser at tiltaket "Utbygging vegprosjekter" gir en negativ reduksjon av klimagassutslipp. Se også Naturvernforbundets brev til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om SINTEF-rapporten *Miljømessige konsekvenser av bedre veier*, som er tilgjengelig her: http://www.naturvern.no/data/f/1/05/10/5_2401_0/Sintef-rapporten.pdf

4. Vri vegmidlene fra store til små tiltak

Ta firetrinnsmetodikken på alvor

Naturvernforbundet støtter Statens vegvesens prioritering av vedlikehold og fornyelse av vegnettet. Vegnettet må i hovedsak må utvikles gjennom utbedringer av eksisterende veger, samtidig som det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak. Videre planlegging av firefeltsveger må stoppes. Vegnormalenes firetrinnsmetodikk må tas på alvor.⁴

Naturvernforbundet ser med bekymring på at eventuelle økte investeringsmidler utover 2007-nivå i stor grad vil gå til bygging av nye firefeltsveger og andre natur- og miljøskadelige tiltak.

Firefeltsveger er ikke trafikksikkerhet, men en trussel mot klima, naturmangfold og matjord

Bygging av firefeltsveger er ikke noe trafikksikkerhetstiltak, da det gir langt mer trafikksikkerhet å bruke pengene på andre tiltak. På side 81 i planforslaget kan vi lese at særskilte trafikksikkerhetstiltak i gjennomsnitt gir minst ti ganger større trafikksikkerhetseffekt enn å prioritere store investeringsprosjekter. På bakgrunn av dette og annen informasjon om hva som er bra for trafikksikkerhet og miljø, mener Naturvernforbundet det er oppsiktsvekkende at Statens vegvesen (mot bedre vitende?) velger å opprettholde pengebruken til firefeltsveger i den såkalte halveringsstrategien som er beskrevet på side 165 i planforslaget. For mer informasjon henviser vi til faktaarket *Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd*.⁵

Av hensyn til bl.a. klima-, natur- og jordvern hensyn ber Naturvernforbundet om at følgende aktuelle firefeltsprosjekter ikke realiseres:

- E 18 i Østfold/Akershus
- Rv. 122 Lillestrøm–Fetsund
- Rv. 2 Kløfta–Kongsvinger
- E 18 Langangen–Grimstad
- E 39 Kristiansand–Mandal
- E 39 Stangeland–Sandved
- E 39 Eiganestunnelen
- E 16 Bærum–Ringerike
- E 16 Arna–Bergen
- E 6 Gardermoen–Lillehammer
- E 6 Værnes–Kvithamar
- Rv. 80 i Bodø
- Rv. 4 Roa–Jaren

Isteden må det satses på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer kombinert med tiltak som reduserer transportomfang og endrer transportmiddelfordeling, jf. firetrinnsmetodikken. Rv. 122 vil berøre et naturreservat, beslaglegge matjord og i tillegg øke vegkapasiteten i et område der kollektivsatsing må prioriteres. Rv. 2 er nok et eksempel på et prosjekt som vil beslaglegge store matjordarealer, i tillegg til at vegen vil berøre hekkeområdene for rødlistearten hortulan. Rv. 2 har over mesteparten av den aktuelle strekningen så lav trafikk at det er uforsvarlig å bygge firefeltsveg. E 6

⁴ Sitat fra Statens vegvesens håndbok 017 *Veg- og gateutforming*:

"Det er utviklet en firetrinnsmetodikk for å unngå dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses billigere og effektivt gjennom mindre kostbare tiltak.

Firetrinnsmetodikken er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. De fire trinnene i analysemetodikken er:

1. Tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel
2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer
3. Mindre ombygginger
4. Nyinvesteringer og store ombygginger"

⁵ Faktaarket fra Naturvernforbundet og Natur og Ungdom er tilgjengelig her:

http://www.naturvern.no/data/f/1/02/12/1_2401_0/Trafikksikkerhet_og_miljo_120307.pdf

Gardermoen–Lillehammer er et meget godt eksempel på en veg som bør utvikles til en to-/trefeltsveg med midtrekkverk framfor å bygges ut til firefeltsveg. Den planlagte vegen vil gi store inngrep i Mjøsas strandsone, berøre Åkersvika naturreservat, som har internasjonal vernestatus gjennom Ramsar-konvensjonen, beslaglegge matjord og legge til rette for enda mer trafikk, bl.a. til/fra Oslo-området. E 6 Værnes–Kvithamar vil berøre Halsøen naturreservat; enklere løsninger vil løse problemet. Firefelts rv. 80 i Bodø er foreslått som en del av Vegpakke Saltens fase 2. Firefeltsveg vil øke trafikken til og fra Bodø og beslaglegge dyrka mark. Byutfordringene i Bodø krever helt andre løsninger. Rv. 4 Roa–Jaren er planlagt å gå gjennom noe av Norges flotteste kulturlandskap. Den valgte løsningen er helt uakseptabel. E 16 Arna–Bergen vil åpne opp for mer trafikk inn i Bergen; isteden må jernbanen få dobbeltspor og togtilbudet forbedres. E 18 på strekningen Langangen–Grimstad er enda et eksempel på en strekning som bør utvikles gjennom mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak framfor bygging av miljøskadelig firefeltsveg.

Naturvernforbundet sier også nei til ny rv. 7 Sokna–Ørgenvika, som både vil berøre verdifull natur og legge til rette for mer vegtransport. Også her må det satses lang mer på trafikksikkerhetstiltak og mindre utbedringer. Som strategi for utbedring av E 6 i Gudbrandsdalen bør det satses mer på mindre utbedringer i dagens trasé framfor bygging av ny veg.

Naturvernforbundet tar avstand fra de planlagte fjordkryssingene Rogfast og Ryfast i Rogaland, som vil legge til rette for mer trafikk. Isteden må ferjetilbudet styrkes.

Oslopakke 3 er gått ut på dato

Det lokalpolitiske forslaget til Oslopakke 3 er gått ut på dato. Forslaget legger til rette for trafikkvekst gjennom utbygging av vegnettet og møter ikke samfunnets behov for bedre miljø, lavere klimagassutslipp og mindre køer. Utbygging av ny seksfelts E 18 i Vestkorridoren må for all del ikke gjennomføres. Transportetatens alternative konsept for Oslopakke 3 har mye bra i seg. Naturvernforbundet mener at dette konseptet må danne grunnlag for en revisjon av Oslopakke 3.

Gange og sykkel må endelig prioriteres

En større del av vegmidlene må gå til tiltak som fremmer gange, sykling og kollektivtransport – samt trafikksikkerhetstiltak (f.eks. etablering av midtrekkverk på eksisterende veger). Gangveger og sykkelveger er år etter år blitt nedprioritert. De statlige midlene som brukes til å legge til rette for trygg og effektiv gange og sykling, må trappes opp til 1 mrd. kroner årlig.

Det er positivt at Statens vegvesen vil utarbeide en nasjonal strategi for tilrettelegging for gående. Dette må bidra til vri en betydelig del av planressursene over til å arbeide med tiltak som gir mer og tryggere gange og sykling.

Lavere fartsgrense er bra for klima, miljø og trafikksikkerhet

Lavere fartsgrenser er et viktig klima-, miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Høyeste fartsgrense må ikke økes. Der gang- og sykkeltrafikken ikke er separert fra motorisert trafikk, må generell fartsgrense bli 30 km/t i tettbygde strøk og 70 km/t utenom tettbygde strøk. Der det ikke er fysisk midtrekkverk, bør 70 km/t uansett bli øvre fartsgrense.

Bruken av vegsalt må reduseres vesentlig

Den omfattende bruken av vegsalt er blitt et betydelig miljøproblem langs norske veger. Naturvernforbundet ber om at NTP beskriver en strategi som gjør at bruken av vegsalt i Norge kan reduseres vesentlig.

5. Regional kollektivtransport

Bybaner er en del av løsningen: Utvidelse i Bergen og etablering på Nord-Jæren

Det foreligger planer om nye bybaner, som et sentralt element i arbeidet for å oppnå bærekraftig transport- og arealutvikling, bl.a. i Bergen, på Nord-Jæren og i Grenland. Det er åpenbart at slike infrastrukturløft trenger ekstraordinær finansiering. NTP må sette av midler til dette, kombinert med finansiering gjennom bompenger/køprising.

Naturvernforbundet vil spesielt framheve behovet for å etablere bybane på Nord-Jæren samt forlenge systemet i Bergen fram til Flesland. I tillegg må arbeidet med å planlegge bybaneløsninger til flere bydeler i Bergen (Loddefjord, Åsane og Fyllingsdalen) samt til Straume på Sotra komme i gang. Bybaner vil være et viktig bidrag til å møte utfordringene med økende trafikk i større byområder.

Mer penger til drift av kollektivtransport – og bedre samordning

De generelle overføringene fra staten til fylkeskommunene for drift av kollektivtransporten må økes. I mange områder er kollektivtilbudet på et minimumsnivå, og fylkeskommunene har ikke økonomisk ryggrad til å bedre tilbudet. Det vil også være logisk at staten tar et større økonomisk ansvar når det gjelder utvikling og drift av kollektivterminaler.

Det er lansert planer om Kysttimeekspresen på strekningen Stavanger–Bergen–Trondheim, med varm støtte fra Naturvernforbundet. I dag foregår det offentlige kjøp av regionale båt-ruter og jernbaneruter. Etter vår oppfatning vil det være naturlig å supplere disse kjøpene med statlig kjøp av ekspressbussruter med høy frekvens langs Vestlandet.

Naturvernforbundet savner større fokus på samordning av kollektivtransporten. Jernbanen er et statlig ansvar, mens lokale bussruter styres av fylkeskommunene. I tillegg kjøres det kommersielle ekspressbussruter uten tilskudd. Det er viktig at ruter samordnes slik at det totale reisetilbudet bedres, og at ruteinformasjon på tvers av transportformene gjøres lett tilgjengelig. Statens bør bl.a. stille krav om samordning og korrespondanser mellom buss og tog når det gis konsesjoner for ekspressbussruter.

Miljøkrav må inn i offentlige anskaffelser av båt- og busstjenester

Erfaringer fra Møre og Romsdal viser at verken Statens vegvesen eller fylkeskommunene så langt har klart å innarbeide gode og konsistente krav til klimagassutslipp, bruk av farlige stoffer eller andre relevante miljøkrav i de offentlige anskaffelsene av båt- eller busstjenester. Gjennom å stille strenge miljøkrav til de som skal levere transporttjenester, kan stat og fylke bidra til at transportselskapene "skjerper seg" og i sin tur etterspør miljømessig mer effektive løsninger fra sine leverandører. Statlige myndigheter må bidra til at det stilles strenge miljøkrav ved offentlige anskaffelser.

6. Jernbane må bli et miljøpolitisk verktøy

Størst klimaeffekt når toget tar trafikk fra både bil, fly og lastebil

Dersom jernbanen utelukkende skal bli et alternativ til biltrafikken, vil klimagevinsten bli beskjeden. Jernbanen har sitt største klimafortrinn på strekninger der det kan overføres trafikk fra fly til tog og fra lastebil til tog. Forholdsvis høye utslipp i anleggsfasen ved bygging av infrastruktur forsterker behovet for at jernbanebygging må resultere i – og prioriteres – der dette fortrenger vegbygging og utbygging av flyplasser. Da vil miljøeffekten bli større, både med tanke på naturinngrep og reduksjon i utslipp av klimagasser.

Skal satsing på nye jernbaner i storbyenes pendlingsomland (intercity-trianglet, Trønderbanen, Vossebanen m.m.) få en tilstrekkelig klimaeffekt, må dette følges opp med kraftige restriktive virkemidler mot bilbruk og en lokal arealpolitikk som konsentrerer boliger og arbeidsplasser nær stasjonene. Stasjonene må plasseres slik at de bygger opp om eksisterende sentrumsstrukturer.

Prioritet på kort sikt: Vedlikehold, fornyelse og tilrettelegging for godstrafikk

Naturvernforbundet er enig med Jernbaneverket om at det må satses langt mer på vedlikehold og fornyelse av eksisterende banenett. Problemene i Oslostunnelen illustrerer dette på en god måte. Det blir vanskelig å overføre betydelige mengder transport fra veg til bane dersom jernbanesystemet ikke er pålitelig.

Det er også viktig å prioritere tiltak som fremmer godstrafikk på jernbanen, bl.a. kryssingsspor og utbygging av Alnabru godsterminal, som er et viktig nav for godstransporten i Norge.

Nytt dobbeltspor Oslo–Ski må ha førsteprioritet

Naturvernforbundet mener at nytt dobbeltspor Oslo–Ski må ha høyeste prioritet av alle nye baneprosjekt. Dette prosjektet er viktig for både lokal trafikk i Oslo, for trafikk mellom Akershus/Østfold og Oslo, for utenlandstrafikken og for godstrafikk til/fra industrien i Østfold og til/fra utlandet, bl.a. Göteborg havn. Det nye dobbeltsporet Oslo–Ski må være ferdigbygd innen 2015.

Også nye dobbeltsporparseller med høyhastighetsstandard på strekningene Haug–Onsøy (Østfoldbanen), Gardermoen–Stange (ny trasé uavhengig av Mjøsas strandsone), Holm–Holmestrand–Skoppum og Larvik–Porsgrunn (Vestfoldbanen) samt dobbeltspor Arna–Bergen og Gevingåsen tunnel må være ferdigstilt innen 2015.

Utbygging av Østfoldbanen (Haug–Onsøy) er viktig bl.a. for godstrafikken, mens ny bane Gardermoen–Stange både vil redusere behovet for utbygging av E 6 og styrke togets konkurransekraft med fly – i tillegg til at strekningen er viktig for godstrafikken nord–sør i Norge. De nevnte parsellene på Vestfoldbanen er viktige for å bedre togets konkurransekraft, mens dobbeltspor Arna–Bergen gjør det mulig å styrke både lokaltrafikken, fjerntrafikken og godstrafikken på Bergensbanen. Det er viktig at dobbeltspor Arna–Bergen bygges som erstatning for vegtunnel gjennom Ulriken, som vil øke trafikken til og belastningen i Bergen sentrum. Gevingåsen tunnel øker kapasiteten på en tett trafikkert strekning og må ses i sammenheng med langsiktig utvikling av Trønderbanen, som også kan innebære elektrifisering.

Økte og forutsigbare bevilgninger er nødvendig

Naturvernforbundet forventer at de statlige investeringene i jernbanenettet økes til minst 4 mrd. kroner årlig, i tillegg til at det bevilges nok penger til vedlikehold og fornyelse. Som et supplement til statlige midler må det søkes nye finansieringsformer som bruk av bompengemidler fra veg til jernbaneutbygging (ca. 1 mrd. kroner årlig fra ca. 2015) og avgifter på flytrafikken til utbygging av nye baner mellom landsdelene. Dette bør i sum gi i størrelsesorden 5–6 mrd. kroner årlig til investeringer.

For å oppnå rasjonell framdrift og muligheter for å legge en ny jernbane med færrest mulig negative konsekvenser for naturen, må banene planlegges og bygges ut sammenhengende over lengre strekninger, med forutsigbare bevilgninger. Dagens stykkevisse jernbanebygging må opphøre.

Intercity-utbygging med langtidsperspektiv

Som nevnt oppnås de største klimaeffektene når jernbanen også kan overføre trafikk fra fly og lastebil til tog. Strekningene i intercity-trianglet må derfor bygges ut slik at de kan inngå som effektive deler av eventuelle høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Det betyr at noen planer må endres. Ny bane fra Gardermoen mot Hamar må planlegges på nytt for høyere hastigheter og færre naturinngrep, uavhengig av Mjøsas strandsone. Østfoldbanen må bygges ut med tanke på at den er forbindelsen til kontinentet, mens planlegging av Vestfoldbanen må ha i mente at banen på sikt vil kunne inngå som en del av et høyhastighetsnett mot Sørlandet/Vestlandet.

Naturvernforbundet er redd for at det planlagte nye dobbeltsporet Barkåker–Tønsberg på Vestfoldbanen vil gjøre det fristende på sikt å legge en stasjon i Tønsberg utenom sentrum, da sløyfa gjennom Tønsberg vil kunne bli en flaskehals. Vi prioriterer isteden sammenhengende utbygging på de svingete delene av Vestfoldbanen: forbi Holmestrand og mellom Larvik og Porsgrunn. I mellomtida kan det eventuelt finnes bedre løsninger for ny bane gjennom Horten og Tønsberg.

Oslo-tunnelen er og vil bli en alvorlig flaskehals i jernbanenettet på Østlandet. Arbeidet med å planlegge nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Lysaker må settes i gang snarest, der ulike konsepter med eventuelle nye stasjoner undervegs vurderes.

Videre planlegging av høyhastighetsbaner er nødvendig

Høyhastighetsbaner som erstatter flytrafikken på strekningene Oslo–Kristiansand, Oslo–Stavanger, Oslo–Haugesund, Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg(/København), er interessante. Vi mener det er viktig at nye baner mellom landsdelene bygges som dobbeltspor for både person- og godstransport. Arbeidet med planlegging av baneløsninger på de nevnte strekningene må fortsette.

Det er viktig at det videre utredningsarbeidet bringer ny kunnskap om byggekostnader og inntektspotensial. Det er også viktig å få mer kunnskap om inngrepsmessige konsekvenser, og om det ligger muligheter for å kombinere banebygging med tiltak som hindrer andre naturinngrep, f.eks. kabling av kraftlinjer.

Naturvernforbundet anbefaler at strekningene Oslo–Trondheim via Gudbrandsdalen, Oslo–Stockholm og Oslo–Göteborg får førsteprioritet med tanke på utvikling til høyhastighetsbaner for person- og godstransport. Oslo–Trondheim kan bygges ut som en forlengelse av intercity-banen til Lillehammer og vil også knytte til seg Møre og Romsdal, som er spesielt viktig for godstrafikken. Oslo–Stockholm kan gjøres konkurransedyktig ved f.eks. å bygge en ny bane Lillestrøm–Arvika, som gir betydelig reisetidsgevinst uten at hele strekningen til Stockholm må nybygges. Oslo–Göteborg er viktig først og fremst for godstrafikken til/fra utlandet, men vil på sikt også bli en betydningsfull persontrafikkbane til utlandet, i tillegg til at den er viktig for regional trafikk på Østlandet. Ved å prioritere på denne måten blir det mulig å vinne ny kunnskap om før en eventuell bygger nye baner mellom Østlandet og Vestlandet som inkluderer kompliserte fjell- og fjordkryssinger.

Naturvernforbundet oppfordrer Jernbaneverket til å se på muligheter til å bygge delparseller på strekningen Lillehammer–Trondheim, som inngår i en helhetlig plan for en høyhastighetsbane, men som kan bygges tidligere slik at kapasiteten for bl.a. godstrafikken kan økes.

7. Tydelig nei til økt lufthavnskapasitet

Dersom flyplassene utvides etter Avinors ønsker, vil det være et kraftig tilbakeslag i arbeidet med å dempe flytrafikken og flytte transport til mer miljøriktige transportformer. Naturvernforbundet tar sterk avstand fra Avinors planer om å utvide flyplassene med større terminaler og flere rullebaner.

Det er et paradoks at Avinor i NTP ber om penger til driftstilskudd til de mindre flyplassene. Det er tydeligvis ikke mulig å øke luftfartsavgiftene nok slik at selskapet får tilstrekkelige inntekter til å drifte flyplassene. Dette må være et tydelig tegn på at høyere avgifter vil kunne redusere flytrafikken betydelig, noe som er viktig for å bedre miljøet. Store deler av trafikkveksten med fly i Norge skyldes økt ferie- og fritidstrafikk til og fra utlandet, som sannsynligvis i større grad kan reduseres gjennom økte avgifter enn f.eks. forretningstrafikken.

Flytrafikken per person i Norge er stor, særlig mellom de største byene i Sør-Norge. Flytrafikken må reduseres gjennom en kombinasjon av bedre alternative transportformer, mer bruk av ny kommunikasjonsteknologi (videokonferanser) og høyere avgifter som reduserer den sterkt voksende og lite bærekraftige ferie- og fritidstrafikken med fly. Om nødvendig kan det brukes offentlige midler på å subsidiere mindre flyplasser og flyrutetilbud i Distrikts-Norge som kompensasjon for økte avgifter.

Norske myndigheter må arbeide for økte internasjonale avgifter på klimagassutslipp fra fly. Som supplement til EUs kvotesystem bør Norge, Sverige, Danmark, Island og Finland innføre en bilateral, nordisk CO₂-avgift på flydrivstoff.

8. Økt slepebåt- og oljevernberedskap er nødvendig

Naturvernforbund stiller seg bak Kystverkets anbefaling om at det etableres en slepebåtberedskap langs hele kysten. Vi forutsetter at prioritering av seilingsleder ikke erstatter slepebåtberedskapen.

Bevilgningene til oljevernberedskapen må økes til langt utover dagens nivå. Kystverket indikerer et behov på 600 mill. kroner.

Naturvernforbundet går imot ny seilingsled til Bergen. Naturkonsekvensene er altfor store til å forsvare nytten.

9. Avslutning

Naturvernforbundet vil avslutningsvis be om et møte med Samferdselsdepartementet for å drøfte NTP nærmere.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder



Holger Schlaupitz
fagleder energi, klima og samferdsel