

Oslo, 22. oktober 2008

Fra: Norges Naturvernforbund
Til: De rødgrønne fraksjonslederne i transport- og kommunikasjonskomiteen samt Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Svein Fjellheim ved SMK

VIKTIGE MOMENTER I NASJONAL TRANSPORTPLAN-INNSPURTEN

Norges Naturvernforbund vil med dette gi dere noen av våre viktigste innspill i innspurten av arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

NTP må få et absolutt klimamål

I klimaforliket er det bred enighet om følgende (punkt 6.1):

"6.1 NTP

Partene er enige om at klimamålet for transportsektoren er et viktig grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan. Partene fremhever kollektivbruk og sykkel- og gangtrafikk, samt tiltak som reduserer utslipp fra veitrafikk."

Naturvernforbundet mener at det i NTP må settes et fysisk og absolutt tak på utslipp fra transportsektoren, som øvrige politikk og virkemiddelbruk må forholde seg til. NTP må – ved hjelp av tiltak og virkemidler – vise hvordan transportsektoren skal nå dette målet. Vi vil spesielt henvisne til SFTs høringsuttalelse til transportetatens planforslag, hvor SFT er svært tydelig på at forslag ikke er tilstrekkelig til å nå nasjonale mål på flere miljøområder. Etatens forslag inneholder ikke virkemidler som gjør at utslippsmålet i stortingsmeldingen *Norsk klimapolitikk* blir innfridd.

Karbonbudsjett nødvendig

I tillegg sier klimaforliket i punkt 6.4 at det må utvikles til gode verktøy for å analysere klimavirkningen av ulike tiltak:

"6.4. Klimaeffekter

Partene er enige om at regjeringen setter i gang arbeid for å utvikle gode verktøy som vurderer klimaeffekter av ulike tiltak. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2010–2019 skal det så langt det er mulig foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til alle større prosjekter som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene."

Naturvernforbundet er opptatt av at punktet om karbonbudsjett for større prosjektet tas på alvor. NTP kan ikke vedtas uten at det foreligger karbonbudsjett for enkeltprosjekter samt for hele planen. Det er først når vi har et slikt karbonbudsjett, vi kan se om planen vil oppfylle de miljømålene Norge har satt seg gjennom bl.a. klimaforliket. Ordningen med KS1 i transportsektoren må utvikles til et redskap som ivaretar dette. Derfor er det svært viktig at det ikke gis flere unntak fra kravet om KS1.

Bruk vegmidlene annerledes

Det viktigste grepet i NTP må være å stoppe trafikkveksten. Da må vi også slutte å bygge motorveger som legger til rette for og stimulerer til økt trafikk. Økt trafikk er en trussel mot:

- klimaet
- naturmangfoldet
- matjorda
- trafikksikkerheten
- lokalmiljøet (luftforurensing, støy, trivsel m.m.)

Naturvernforbundet mener det er viktig å prioritere vedlikehold høyt. Vi er opptatt av å få fram at en annen profil på veginvesteringene kan gi mer penger til mindre vegutbedringer på riks- og fylkesvegnettet, med færre negative miljøkonsekvenser- og sannsynligvis større positive effekter for samfunnet.

Transportetatens planforslag viser med tydelighet (s. 81) at trafikksikkerhetstiltak i gjennomsnitt gir minst 10 ganger høyere sikkerhetseffekt enn større veginvesteringer. Vi understreker at den som er opptatt av trafikksikkerhet, ikke må bruke pengene på store vegprosjekter, men på konkrete sikkerhetstiltak og på tiltak som reduserer/stopper trafikkveksten. Vi minner om at det på side 55 i SDs budsjettforslag for 2009 (St.prp. nr. 1) står at vi ville hatt 90 færre drepte eller hardt skadde i trafikken i 2010 dersom trafikkmengden hadde vært på samme nivå som i 2006.

Naturvernforbundet er opptatt av at det også regionalt, ikke bare i byene, må etableres transportpakker som gjør at penger fra bompengene kan brukes til mer enn hovedvegutbygging, dvs. til trafikksikkerhetstiltak (bl.a. midtrekkverk på stamvegene) og mindre vegutbedringer på hele vegnettet i regionen, gangveger, sykkelveger, kollektivtransport/jernbane m.m.

Vi ønsker å nevne et konkret forslag på omprioriteringer:

De statlige midlene samt bompengene som er foreslått brukt til E 6 på strekningen Kolomoen–Biri, bør heller brukes på den lengre strekningen Kolomoen–Ringebu. Det må da bygges en to- og delvis trefeltsveg med midtrekkverk istedenfor firefeltsveg. Resultatet blir mer trafikksikkerhet for samme pengesum, samtidig som det blir færre naturinngrep og en mindre stimulans til trafikkvekst.

Belønningsordningen som redskap for å nå nasjonal politikk

Vi minner om punkt 6.5 i klimaforliket:

"6.5. Belønningsordningen for kollektivtransport

Partene er enige om at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk eller tilsvarende ordning, skal styrkes."

Naturvernforbundet ser på belønningsordningen som et viktig virkemiddel for å påvirke byene til å føre en areal- og transportpolitikk i tråd med nasjonale mål – samtidig som ordningen gir mer penger til kollektivtransport. Vi ber om at beløpet trappes opp til 1 mrd. kroner i løpet av 10-årsperioden, og at det stilles strenge tildelingskrav.

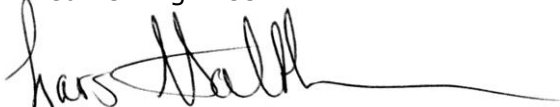
Unødvendig med bit-for-bit-utbygging av jernbanen

Forslaget til statsbudsjett for 2009 er en god start på opptrapping av jernbanebevilgningene. Vi ser fram til investeringer i jernbane på minst samme nivå som for veg. Med et stabilt høyt bevilgningsnivå vil det være unødvendig å fortsette med bit-for-bit-utbygging av jernbanen. Til tross for dette går flere av Jernbaneverkets planer ut på bitvis utbygging, som resulterer i en dårligere hastighetsstandard og flere naturinngrep enn hva som er nødvendig. Planene om ny bane langs Mjøsa er et godt eksempel på dette.

Økte bevilgninger må følges opp med planer som er i tråd med samfunnets vilje til satsing. Vi minner om at LO i sin høringsuttalelse til NTP skriver følgende:

"I Nasjonal transportplan må det presiseres at minstekrav til hastighetsstandard ved nybygging av strekninger settes til 250 km/t. ..."

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken, leder