

Til transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

NTP 2010–2019 OG OSLOPAKKE 3

Forslag til forbedringer – hovedpunkter

- Planlegging av høyhastighetsbaner: Konseptuelle vurderinger og korridoravklaringer må være ferdigstilt i løpet av to år.
- Bytransport: Belønningsordningen må styrkes ytterligere dersom byene tar spenstige grep som krever statlig oppmuntring.
- Klimabudsjettering: Stortinget må få forlagt et klimabudsjett for alle vegprosjekt, som grunnlag for eventuell videre planlegging.

Jernbaneinvesteringer i tråd med våre krav

Norges Naturvernforbund er fornøyd med at jernbaneinvesteringene økes til i gjennomsnitt 5 mrd. kroner årlig. Det fortjener ros.

Klare krav om videre planlegging av høyhastighetsbaner nødvendig

Penger løser ikke alt. Det trengs gode planer – for utbygging på både kort og mellomlang sikt, men også for utbygging av nye baner mellom landsdelene. Vi gjentar at jernbanens største potensial til å redusere samfunnets klimagassutslipp ligger på følgende områder:

1. Tog som erstatning for persontransport med fly
2. Tog som erstatning for godstransport på veg
3. Jernbaneutbygging som erstatning for motorvegutbygging

Delstrekninger som bygges ut i dag, må tilfredsstillende morgendagens krav. Det er gledelig at Jernbaneverket nå vurderer – og argumenterer fordelaktig for – ny løsning for dobbeltsporet Holm–Holmestrand–Nykirke i Vestfold, som innebærer gjennomgående hastighet på 250 km/t samt økt kapasitet pga. bygging av stasjon med forbi kjøringsspor. Nye toner fra Jernbaneverkets viser at dette bør være fullt mulig flere steder.

NTP legger opp til at det bare skal gjøres konseptuelle utredninger om høyhastighetsbaner i perioden 2010–2019. Dersom dette overlever Stortingets behandling, vil vi måtte vente til 2030 før vi har høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Det er uakseptabelt. Vi ber Stortinget stille strenge krav til videre utredninger:

Jernbaneverket må, i samarbeid med andre aktører som utreder høyhastighetsbaner, finne svar på følgende spørsmål som grunnlag for videre behandling i Stortinget innen utgangen av vårsesjonen 2011:

1. *Hva slags typer høyhastighetsbaner bør vi bygge (hastighetsnivå, enkelt- vs. dobbeltspor, for både person- og godstog osv.)?*
2. *I hvilke korridorer bør banene legges (f.eks. Gudbrandsdalen vs. Østerdalen)?*
3. *Hvordan kan utbyggingene finansieres?*

Vedtaket i Stortinget om dette vil skape grunnlag for detaljplanlegging av traseer, som må ha kommet så langt at det blir mulig for Stortinget å fatte vedtak om bevilgninger fra 2014, etter neste revisjon av NTP. Et minstekrav er at planleggingsarbeidet gjennomføres i én korridor. Naturvernforbundet foreslår Oslo–Trondheim, som en naturlig forlengelse av dobbeltsporet Oslo–Lillehammer.

I motsetning til det som står på side 174 i NTP, har Naturvernforbundet kommet fram til at høyhastighetsbaner vil gi en større klimagevinst enn hva VWI og Econ Pöyry har kommet fram til. Dette skyldes bl.a. at vi ser et større potensial i godstrafikken, og at satsing på høyhastighetsbaner må brukes i kombinasjon med flere virkemidler.

Belønningsordningen: God opptrapping, som må fortsette

Dobling av belønningsordningen er et viktig og riktig grep. Vi legger vekt på at statlige midler må brukes som et redskap for å få lokale myndigheter til innfri nasjonale miljømål. Forpliktende avtaler mellom staten og lokale myndigheter om bruk av restriktive virkemidler er derfor svært fornuftig. Vi merker oss NHOs utspill om en ekstra milliard til kollektivtransporten i de større byene og mener at slike ekstramidler må kanaliseres inn i belønningsordningen.

Belønningsordningen må styrkes ytterligere dersom byene tar spenstige grep som fortjener statlig oppmuntring.

Klimakunnskap en forutsetning for videre planlegging

Det er positivt at NTP presenterer CO₂-budsjetter for infrastrukturbygging. Det er riktignok betydelige svakheter ved disse regnestykkene, bl.a. er de trafikkmessige konsekvensene av arealendringer eller utslipp fra bygging og drift av infrastrukturen ikke inkludert. Til tross for dette ser vi tydelig at motorvegene gir stor vekst i CO₂-utslipp. Jernbanesatsing i de samme korridorene vil bare dempe utslippsveksten, noe som viser hvor viktig det er å samtidig redusere vegutbyggingene for å oppnå klimaresultater.

For prosjekter som er aktuelle å igangsette i siste seksårsperiode, presenteres det ikke CO₂-budsjetter. Naturvernforbundet mener det er uakseptabelt om Stortinget nå sier ja til motorvegutbygginger uten å kjenne klimakonsekvensene. Dersom planleggingsarbeidet forsetter, vil det i ettertid kunne bli vanskelig å stoppe utbyggingene – til tross for at disse kan bidra til betydelig økte utslipp. Vi krever derfor at:

Stortinget må få forelagt et klimabudsjett for alle vegprosjekter før videre detaljplanlegging kan fortsette. Dette kravet omfatter også alle vegprosjekter som antydes som aktuelle i siste seksårsperiode av NTP 2010–2019.

Spesielt E 6 Kolomoen–Lillehammer og E 18 Langangen–Grimstad er to strekninger der det må finnes andre løsninger enn bygging av firefeltsveg.

De grep som gjøres i perioden 2010–2019, vil påvirke samfunnsutvikling, arealbruk, transportutvikling og utslipp i mange tiår, og er vanskelig å reversere. Det vi vedtar i dag, må passe inn i morgendagens samfunn, som vil stille langt strengere krav til utslippsreduksjoner. Vi understreker at NTP-dokumentet er tydelig på at det er stor usikkerhet om transportsektorens beskjedne klimamål for 2020 vil bli nådd.

Vi vil også påpeke en svakhet i dagens lønnsomhetsvurderinger av infrastrukturprosjekter. Tidskostnadene veier tungt, og utslipp av klimagasser tilsvarende lite. Alle tiltak som bidrar til mer trafikk, bidrar positivt i regnestykket, til tross for at trafikkveksten har betydelige ulemper. Utslipp av klimagasser må vektles høyere, i det minste i tråd med Stortingets mål om utslippskutt.

Oslopakke 3: Snarlig revisjon nødvendig

Vi forventer en snarlig revisjon av Oslopakke 3, der bl.a. transport- og kommunikasjonskomiteens merknader om klimahensyn i *Innst. S. nr. 170 (2007–2008)* fra 7. mars 2008 veier tungt. Vi minner også om Statens vegvesen og Jernbaneverkets alternative forslag i konseptvalgutredningen, som peker på konkrete grep som vil gjøre Oslopakke 3 langt bedre i et miljø- og klimaperspektiv.

Vi er blitt orientert om at prosjektporteføljen kan bli langt dyrere enn hva som var forutsatt i det lokalpolitiske kompromisset. Det betyr at prosjekter må droppes eller endres, ellers så må inntektene økes. Vi mener at dette er et ytterligere argument for å sløyfe store vegprosjekter. Å droppe en gjennomgående ny E 18 Oslo–Asker vil frigjøre betydelig med midler, samtidig som det bedrer klimaprofilen til Oslopakke 3 vesentlig.