

29. oktober 2013

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsdepartementet

## **Velkommen som minister – utfordringer fra Naturvernforbundet**

Naturvernforbundet vil ønske deg velkommen som samferdselsminister. Du vil nå få ansvar for mange saker som berører klimagassutslipp, luftforurensing, støy, naturinngrep, barriereeffekter og nedbygging av matjord – som vi er opptatt av.

Det er bra den nye regjeringen er tydelig på at den skal føre en offensiv klimapolitikk og forsterke klimaforliket. For samferdselssektoren er det avgjørende at dere innfrir målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Vi forventer å se konsekvenser av dette blant annet i vegplanleggingsarbeidet og i de økonomiske prioriteringene.

Nasjonal transportplan 2014–2023 presenterer bymiljøavtalene som et virkemiddel for å innfri blant annet klimaforlikets mål. Naturvernforbundet stiller seg svært positivt til dette. Vi kunne selvsagt tenkt oss mer penger enn det det er lagt opp til, men prinsippet om pengene skal fordeles etter, er genialt – i og med at måloppnåelse står sentralt. Staten får med bymiljøavtalene et viktig verktøy for å få kommunene med på å innfri nasjonale mål, mens byregionene får tilgang til statlige midler til gjennomføring. Vi håper virkelig at du som minister vil bidra til å utvikle og iverksette bymiljøavtalene slik at de vil virke etter hensikten.

Flere store byer sliter vinterstid med helseskadelig luftforurensing, som i stor grad skyldes vegtrafikken. Det er avgjørende at kommunene får mulighet til å sette i verk tiltak som straks reduserer problemet. Et aktuelt virkemiddel er å miljødifferensiere bompengene, slik at kjøretøy som forurenses mest, må betale mer, mens biler med lave utslipp, belastes mindre. Dette vil bl.a. redusere utslippene av nitrogendioksid, som er særlig viktig i de norske byene. Vegdirektoratet har anbefalt Samferdselsdepartementet å tillate kommunene å innføre dette, men din forgjenger gikk imot de faglige rådene. Vi håper at du vil ha et annet syn på saken enn henne og tillate kommunene å iverksette et effektivt virkemiddel som lar forurenseren betale og gir bedre luftkvalitet i Norge.

Som samferdselsminister får du ansvaret for å videreføre transportplanarbeidet. Vi regner med at du om noen måneder vil gi transportetatene et oppdrag om å starte arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2027. Også her er det viktig at det blir klare sammenhenger mellom klimaforliket og andre miljømål og transportplanens innhold. Planretningslinjene må være tydelige på dette. Disse må også ta inn over seg erkjennelsen om at infrastrukturutbygging har nærmest irreversible effekter på arealbruk og transportbehov og bidrar dermed til å styre energibruk og klimagassutslipp i mange tiår framover. For eksempel vil motorvegutbygging i mange tilfeller gjøre det attraktivt å reise over lengre strekninger, og det kan påvirke arealbruken og undergrave prinsippet om knutepunktsutvikling og fortetting av i eksisterende byer og tettsteder, med tilsvarende effekter for miljøet. Dertil kommer de direkte areal- og naturkonfliktene ved store vegutbygginger.

Det er mange vegprosjekt Naturvernforbundet ser med bekymring på, men i dette brevet vil vi nøye oss med å trekke fram tre store:

- E 18 mellom Oslo og Asker er ett av dem. Planene som nå har vært på høring, innebærer at vegen skal utvides fra dagens 6 felt til 12–14 felt mellom Lysaker og

Slependen. Vi kan ikke se at en slik massiv vekst i vegkapasiteten kan være i tråd med Stortingets mål om at personbiltrafikken ikke skal vokse, eller lokale mål om halvering av regionens klimagassutslipp fra 1990 til 2030.

- Litt lenger vest har vi E 16, som starter i Sandvika. Vi er spesielt opptatt av delstrekningen fra Skaret (nær Sollihøgda) til Hønefoss. Her har Statens vegvesen anbefalt de utbyggingsløsningene som ifølge deres egen konsekvensutredning gir størst vekst i klimagassutslipp og har de største negative konsekvensene for naturmiljøet. Den planlagte vegen vil gå gjennom sårbare naturområder og kulturlandskap, der også mye matjord vil gå tapt. Naturvernforbundet ber om at dagens veg rustes opp framfor at det bygges ny firefeltsveg.
- Forflytter vi oss enda lenger vest, kommer vi til E 39. En ferjefri løsning vil ikke bare bli svært kostbar, men også gi store inngrep i den unike vestlandsnaturen. Ferjefrie løsninger som kutter reisetida med bil inn mot de større byene, vil gi en sterk trafikkvekst, som ikke kan være forenelig med Stortingets mål om at personbiltrafikken der ikke skal vokse. Naturvernforbundet ber om at det framfor kostbare ferjeavløsningsprosjekt satses på opprusting av E 39 mellom fjordene, som vi mener vil gi stor samfunnsnytte og med langt mindre negative effekter på natur og klima.

For oss er ikke toget et mål i seg selv. Det må brukes som et redskap for å redusere den mer miljøbelastende bil- og flytrafikken. Naturvernforbundet ser med bekymring på situasjonen for jernbanen, med stadige driftsforstyrrelser og uregelmessigheter, som dels skyldes manglende bevilgninger gjennom flere tiår og dels at vi opplever mer nedbør og et tøffere klima. Dette går særlig ut over næringslivets godstransporter på bane, som er prisgunstige, miljøriktige og trafikksikre – forutsatt at tilbudet er pålitelig og attraktivt. Naturvernforbundet er fornøyd med investeringsbudsjettet for jernbanen i 2014, men det er for dårlig på vedlikehold. Potten for drift og vedlikehold – som er viktig for å få en driftssikker og pålitelig jernbane – ligger betydelig under rammene i NTP. Vi håper den nye regjeringen vil gjøre noe med dette når dere om kort tid legger fram tilleggsproposisjonen for statsbudsjettet 2014. Vi vil imidlertid advare mot å ta penger fra investeringspotten. Dette er penger vi skal bygge neste generasjons jernbane med.

Samtidig som det trengs et kraftig løft for å bedre togets pålitelighet, må vi ha visjoner for framtidens jernbane. Toget har store muligheter til å avlaste vegnettet inn mot de større byene. Samtidig er det på de lengre distansene, der toget også er ekstra kostnadseffektivt, at jernbanens har det store potensialet til å redusere transportsektorens klimagassutslipp. Når både person- og godstransportene ses i en sammenheng, vil det være grunnlag for større investeringer. Norge mangler en strategi for jernbanen mellom landsdelene. Vi forventer at den nye regjeringen utarbeider en ambisiøs strategi, og at det i forkant av neste nasjonale transportplan gjennomføres korridorvise utredninger som avklarer ambisjonsnivå og mulige konsepter, med både kortsiktige og langsiktige perspektiv. I dette strategi- og utviklingsarbeidet vil spørsmålet om høyhastighetsbaner inngå som en naturlig del.

Vi forventer også at den kommende godsanalysen, som varsles i Nasjonal transportplan 2014–2023, vil presentere tilstrekkelig med virkemidler som gjør at det politiske ønske om å flytte gods fra veg til sjø og bane faktisk blir en realitet.

Det er bra at dere varsler nye og mer forutsigbare finansieringsordninger for utbygging av jernbanen. Når staten nå skal gjøre store investeringer, blant annet i intercity-nettet, er det på sin plass at dere også stiller krav til kommunene, slik at disse legger til rette for at jernbanesatsing blir en suksess. Naturvernforbundet ber deg ta i bruk utbyggingsavtaler mellom partene, etter samme prinsipp som for bymiljøavtalene. I utbyggingsavtalene må staten forplikte seg til utbygging av jernbanen, med fastsatte slutføringsdatoer, mens kommunene forplikter seg til å føre en areal- og transportpolitikk som bygger opp under jernbanen og styrker dens trafikkgrunnlag – og dermed dens mulighet til å bidra til miljøforbedringer.

Tidligere i år publiserte klimaforskningssettret Cicero en artikkel som viser at flyreiser i 2009 sto for 52 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiseaktivitet, mens bilen sto for 41 prosent. Samtidig viser luftfartsbransjens egen rapport "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart" at luftfarten vil øke sine klimagassutslipp kraftig i perioden 1990–2020 (nærmere bestemt med 5–60 prosent i innenlandstrafikken og 95–155 prosent i utenlandstrafikken, avhengig av scenarier), til tross for innføring av kraftfulle tiltak som mer energieffektive fly, gunstigere start- og landingsprosedyrer, biodrivstoff med mer. Dette viser oss miljøproblemer fra luftfarten slett ikke vil forsvinne av seg selv.

Veg- og banesektorene er pålagt å gjennomføre utredninger i en tidlig fase som drøfter samfunnsbehov og alternative konsept, med etterfølgende ekstern kvalitetssikring, før det er aktuelt å igangsette store investeringer. Luftfarten er fritatt for dette, noe vi mener er helt feil – i og med at investeringene i flyplassene har mye å si for framtidige utslipp. Våre beregninger viser at en utvidelse av Bergen Lufthavn Flesland slik at trafikken øker fra i overkant av 5 millioner passasjerer i 2011 til 10 millioner passasjerer i 2023, vil gi en så kraftig vekst i klimagassutslippene fra flytrafikken til/fra Bergen at den nuller ut alle planlagte klimagassutslipp i alle andre sektorer i kommunen. Da har vi tatt hensyn til planlagte utslippsreducerende tiltak i luftfarten. Vi håper at du som ny samferdselsminister vil bidra til mer helhetlige grep, som sikrer at viktige utslippkutt ikke oppheves gjennom tiltak andre steder – som i dag unntas fra et kritisk miljøblikk. Det betyr blant annet at Avinor må forholde seg til klimautfordringene når flyplassplaner lages, og at vi også må få en høyere pris på utslipp av klimagasser fra flytrafikken.

Avslutningsvis vil vi peke på en utfordring rundt elektriske sykler, som vi håper samferdselsministeren raskt kan ta tak i. Slike sykler gjør det mulig å sykle lengre strekninger og gjøre det lettere for flere bilister å sykle hver dag. Problemet er at dagens kjøretøyforskrift definerer de fleste elektriske sykler som mopeder. De defineres kun som tråsykler, så lenge hastigheten er lavere enn 25 km/t og den elektriske motoren kun fungerer som en hjelpemotor. Mange av de elektriske syklene som selges i Norge i dag, er produsert etter europeisk standard (NS-EN 15194:2009+A1:2011), som tillater noe kraftigere motor. Det betyr at mange eiere av elektriske sykler i Norge kan risikere å få problemer, i tilfelle kontroll. 15. oktober 2013 sendte Vegdirektoratet et høringsforslag på nye regler om dette til Samferdselsdepartementet. Vi vil sette pris på at du følger opp saken og bidra til at elsyklene ikke defineres som mopeder, men gis nødvendige unntak.

Som en naturlig forlengelse av avsnittet over vil vi avrunde brevet med å gjenta at transportsektoren har en stor innvirkning på mange miljøfaktorer. Da må vi tilføye at et mer bærekraftig transportsystem også vil gi mange positive effekter i andre sektorer. Mindre forurensing og støy er gir bedre helse. Mer fysisk aktivitet gjennom økt gange og sykling vil ha svært store positive samfunnsmessige effekter og redusere kostnadene på statsbudsjettet og i næringslivet og bidra til økt velvære og livskvalitet.

Naturvernforbundet håper du får tid til å ta et møte med oss for å diskutere sakene nærmere.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken  
leder