

22. mai 2015

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

HØRING AV MELD. ST. 25 (2014–2015) PÅ RETT VEG – REFORMER I VEGSEKTOREN

Naturvernforbundet viser til åpen høring av nevnte melding og oppsummerer i dette notatet våre hovedinnspill.

Ingen synspunkter på organisasjonsform

Diskusjonen om vegselskap kan deles i to:

1. Organisasjonsmessige spørsmål
2. Prioriteringsmessige spørsmål (økonomisk rammer og prosjekter)

Naturvernforbundet har ingen synspunkter på det organisasjonsmessige. Dersom det er vedtatt at et vegprosjekt skal bygges, og ordinære planprosesser følges, har vi ingen synspunkter på om det er Statens vegvesen eller er nytt vegselskap som skal stå for utbygging.

Oppstartsportefølje undergraver Nasjonal transportplan

Det som gjør det problematisk, er at saken om reform i vegsektoren – i motsetning til saken om reform i jernbanesektoren – inneholder en såkalt oppstartsportefølje av konkrete utbyggingsprosjekter. Forslaget om vegselskap behandles av Stortinget før transportetatene har lagt fram sine faglige anbefalinger til ny Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029, som også skal behandles grundig, bl.a. med en ekstern høringsrunde.

Vi anser NTP som det helhetlige styringsdokumentet for transportsektoren i Norge, der økonomiske rammer og fordeling av midler til prosjekter skal gjøres. Naturvernforbundet anser det derfor som svært uheldig at det uavhengig av dette bindes opp 131 milliarder kroner til et utvalg store motorvegutbygginger. Vi mener at oppstartsporteføljen ikke hører hjemme i saken om oppstart av et vegselskap, og at et eventuelt vegselskaps portefølje må begrenses til prosjekter som har vedtatt finansiering i NTP transportplan. Noe annet vil gi svært uheldige bindinger for den kommende NTP, når det gjelder omfanget av bevilgninger og fordeling av disse til ulike formål, som store utbygginger, programområder, vedlikehold og mellom ulike transportformer.

Det er positivt at de ferske retningslinjene for NTP 2018–2029 sier at transportetatene skal utarbeide en klimastrategi i sitt planforslag. Dersom vegselskapet får en oppstartsportefølje slik som foreslått, vil dette legge svært uheldige og uakseptable føringer for utarbeidelsen av klimastrategien.

Undergraver jernbanesatsing og nullvekstmålet for byområdene

Den foreslåtte oppstartsporteføljen inneholder flere miljømessig svært uheldige prosjekter. E 6 Kolomoen–Moelv–Ensbj (Lillehammer) går parallelt med planlagt dobbeltspor for jernbanen. Vista Analyse har gjort beregninger som viser at intercity-togtrafikken på stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer vil reduseres med 12–

18 prosent dersom E 6 bygges ut til motorveg med fartsgrense 100 km/t¹, noe som vil svekke togets lønnsomhet. I Trøndelag inneholder porteføljen utbygging av E 6 parallelt med Trønderbanen, der det er et stort ønske om å bygge ut jernbanen. Oppstartsporteføljens store utbygginger av E 18 mellom Telemark og Rogaland innebærer massiv satsing på vegtransport mellom og inn og ut av flere storbyområder, som vil øke utfordringene med å innfri målet om nullvekst i personbiltrafikken der ytterligere. I tillegg vil reisetida med bil mellom Kristiansand og Stavanger kuttes med én time, noe som vil bidra til å omgjøre Sørlandsbanen til en museumsbane. Det foreligger absolutt ingen konkrete planer om utbygging av jernbanen i samme korridor, mellom Brokelandsheia øst i Aust-Agder og Egersund i Rogaland.

Overdimensjonerte veger og store arealinngrep

Det er også verd å nevne at trafikkmengdene i dag er forholdsvis små på flere av strekningene det planlegges bygd ut firefelts motorveg, f.eks. den 134 km lange strekningen av E 39 fra Lyngdal til Ålgård, som har en gjennomsnittlig trafikkmengde på 4500–8000 kjøretøy i døgnet. Da er det verd å nevne at grensa for bygging av firefelts motorveg i Sverige ligger på 20 000 kjøretøy. Å bygge firefelts motorveg på strekninger med så lav trafikk kan umulig være effektiv ressursbruk. Det skaper mer vegtrafikk og fører til store inngrep i verdifull natur, matjord og friluftsområder.

Klimahensyn tilsier stort fokus på å begrense transportomfanget

Vi vil gi de involverte partiene på Stortinget ros for et godt og balansert forlik om elbilfordelene. Det er viktig at det fortsatt satses på elbil. Vi vil likevel advare sterkt mot å lene seg tilbake og dermed ikke tenke på at trafikkveksten vil skape store utfordringer, ikke bare i byene og tettstedene med tanke på framkommelighet, arealforbruk, naturødeleggelser og nedbygging av matjord. Men også med tanke på klimagassutslipp. Tross rekordsalg av elbiler i 2014 var økte vegtrafikkens klimagassutslipp samme år.

Konklusjon

Naturvernforbundet konkluderer med at oppstartsporteføljen må tas ut av forslaget om etablering av vegselskap, og at det fortsatt skal være Nasjonal transportplan som skal avgjøre fordeling av rammer og prioritering av prosjekter i transportsektoren i Norge, etter grundige faglige vurderinger og en åpen og involverende prosess i samfunnet.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz
fagsjef

¹ Side 27 i konseptanalysen for Dovrebanen:
<http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/17864/Konseptanalyse%20for%20Dovrebanen%202012-02-16.pdf>