



22. juni 2010

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

KONSEPTVALGUTREDNING FOR TRANSPORTSYSTEMET I NEDRE GLOMMA-REGIONEN

Naturvernforbundet viser til høring av konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Nedre Glomma-regionen og avgir herved sin uttalelse.

Mål for og krav til KVU-arbeidet

Kap. 3.2 peker på at miljøforhold ikke regnes som prosjektutløsende mål. Det er for så vidt greit dersom det med "prosjektutløsende" menes bygging av ny infrastruktur. Men det kan ikke herske noen som helst tvil om at miljøforhold må utløse bruk av virkemidler som reduserer miljøbelastningen.

Vi ønsker å minne om følgende:

- Vegtrafikken sto i 2008 for 76 prosent av kommunenes klimagassutslipp i området, når vi regner summen av kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Hvaler og Råde
- Vegtrafikkens utslipp i området har økt med 37 prosent i perioden 1991–2008

Dette står i sterk motsetning til Norges klimamål. Ifølge FNs klimapanel (IPCC) er det nødvendig at rike land kutter sine utslipp med 25–40 prosent i perioden 1990–2020 og 80–95 prosent i perioden 1990–2050 for at vi skal greie å stabilisere CO₂-konsentrasjonen i atmosfæren på 450 ppm. Dette er imidlertid ikke nok for å nå 2-gradersmålet, som er offisiell norsk politikk.¹

Dersom ikke vegtransporten skal ta sin del av utslippsreduksjonene, er det all grunn til å spørre hvilken annen sektor som skal ta dem. For Norge som helhet har vegtrafikken økt sine klimagassutslipp i perioden 1990–2008 med 31 prosent.

Skal norsk klimapolitikk ha troverdighet, må dens mål få konsekvenser i praktisk politikk. Tilstrekkelig reduksjon i klimagassutslipp og andre miljøproblemer må derfor inn som krav i planleggingsarbeidet. Vi kan dessverre ikke se at KVU-arbeidet (i kapittel 4) stiller opp krav som er i nærheten av hva som trengs for at Nedre Glomma-regionen skal ta sin del av utslippsreduksjoner for at Norges klimamål skal kunne nås. En absolutt reduksjon i klimagassutslipp på minst 50 prosent innen 2030 sett i forhold til 1990-nivå burde vært satt som krav i KVU-arbeidet, med mindre Nedre Glomma-regionen kan peke på andre områder i landet som er villige til å kutte mer enn landsgjennomsnittet.

Transportpolitikken i Nedre Glomma-regionen må også forpliktes av andre nasjonale miljømål og miljøforpliktelser, som forurensningsforskriften, Göteborg-protokollen, nasjonalt støymål, mål om å stanse tapet av biologisk mangfold og mål om reduksjon i nedbygging av matjord.

¹ Artikkel på Norges Naturvernforbunds nettside: *Bakgrunn: Hvor mye må utslippene reduseres?* Sist oppdatert 23.10.2009:
http://naturvernforbundet.no/klima/fakta_om_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.html

Konsepter og beregninger

Referansealternativet innebærer at trafikkarbeidet i området øker fra ca. 12,3 mill. til ca. 17,0 mill. kjøretøykilometer årlig, dvs. en vekst på 28 prosent. For Naturvernforbundet i Østfold viser dette tydelig at det må kraftig virkemidler til for at Nedre Glomma-regionen skal greie å kutte sine klimagassutslipp i tråd med Norges klimamål. Det er utenkelig at teknologi aleine skal kunne reduserer vegtrafikkens utslipp i området med minst 50 prosent, sett i forhold til 1990-nivå, dersom trafikken skal øke med 28 prosent.

Av KVVU-ens konsepter vil konsept 2 og 3 gi en vekst i totalt trafikkarbeid, og det er bare konsept 1 og 4 som gir en viss nedgang i totalt trafikkarbeid og bilbruken, sett i forhold til referansealternativet. Men det vil fortsatt være en svært stor vekst sett i forhold til 2006-situasjonen.

Naturvernforbundet i Østfold registrerer at konsept 4 gir en betydelig reduksjon i biltrafikken på sekundære veger og en betydelig reduksjon i ulykkeskostnadene. Vi registrerer også at dette konseptet får best totalvurdering (+/++) når trafikkvirkningene analyseres, jmfør tabell 11.

I de samfunnsøkonomiske beregningene vil mye trafikk gi høy lønnsomhet. Følgelig kommer konsept 4 dårlig ut. Vi mener dette er en god påminnelse om at dagens beregningsmodeller undergraver norske klimapolitiske mål og følgelig ikke kan brukes til å rangere konsepter på KVVU-nivå.

Likevel kommer konsept 4 best ut (+/(++)) når alle vurderte virkninger analyseres, jmfør tabell 21.

Til tross for at konsept 4 oppnår høyest totalvirkning, og til tross for at kapittel 8.1 er tydelig på at mer vegkapasitet gir økt biltrafikk, anbefaler KVVU-en omfattende utbygging av firefeltsveger og andre veger for biltrafikken.

Konklusjon

Naturvernforbundet mener at framtidig utvikling av transportsystemet i Nedre Glomma-regionen må omfattes av langt sterkere miljøkrav enn hva som er gjort i KVVU-en. Dette er nødvendig for at Norges miljø- og klimamål skal kunne innfris, og for at vi skal få et bærekraftig lokalmiljø i Nedre Glomma-regionen.

Av de skisserte konseptene vil vi peke på konsept 4 som et godt utgangspunkt, som må kombineres med ytterligere trafikkbegrensende tiltak (reduert vegkapasitet, rushtidsavgift, parkeringsbegrensninger etc.) og tilrettelegging for gange, sykling og kollektivtransport.

Når det gjelder utvikling av jernbanen, viser vi til høringsuttalelse fra Norges Naturvernforbund til planprogram for Follobanen, datert 22. mars, som også berører prinsipielle forhold for banene gjennom Østfold.

Med vennlig hilsen

Ragnar Johnsen (sign)
nestleder i Naturvernforbundet i Østfold



Holger Schlaupitz
fagleder i Norges Naturvernforbund

Vedlegg: Planprogram for Follobanen – høringsuttalelse, datert 22. mars 2010, fra Norges Naturvernforbund til Jernbaneverket