

Oslo, 14. november 2023

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

NY NASJONAL TRANSPORTPLAN – HOVEDMOMENTER FRA NATURVERNFORBUNDET

Vi viser til tidligere innspill om ny Nasjonal transportplan (NTP), blant annet på [innspillsmøte 13. februar 2023](#), og til [høringsuttalelsen vår til transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag 3. juli 2023](#). Med dette brevet vil vi framheve noen viktige momenter.

Klimautvalgets utredning og konsekvenser for ny NTP

Det offentlig nedsatte Klimautvalget presenterte sin utredning 27. oktober. Den bringer flere svært relevante anbefalinger, derav også for transportområdet. Vi vil innlede med å referere til noen av disse her:

- *transportsystemet utvikles samlet på tvers av ulike transportformer og regioner, og tar utgangspunkt i det transportsystemet man vil ha i fremtiden, ikke hva en videreføring av historiske trender vil tilsi.*
- *det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig.*
- *tiltak som reduserer etterspørselen etter transport, blir prioritert, både når det gjelder transport av varer og av personer.*
- *transportpolitikken prioriterer tiltak som unngår utslipp. Tiltak som flytter transport til mindre utslippsintensive former prioriteres over tiltak som forbedrer eksisterende transport.*
- *eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur.*
- *det legges mindre vekt på å legge til rette for høy hastighet i veisystemet, det vil begrense samlet energibruk og ha positive ringvirkninger på arealbruk.*
- *alle sentrale styrings- og politikkdokumenter som de årlige budsjettdokumentene, Nasjonal transportplan og Perspektivmeldingen skal ta utgangspunkt i klimamålene.*

Det første kulepunktet viser til en systemfeil i transportplanprosessene som gjør det vanskelig å endre kurs. Trafikkprognosene er basert på historisk trafikkutvikling og ikke politiske mål. Siden trafikken historisk sett har vokst, vil prognosene vise en fortsatt vekst, til tross for at dette kan stride med andre politiske mål, som nullvekstmålet for byene. Svaret blir da å bygge mer veikapasitet, som igjen bidrar til mer trafikk. Systemfeilen forsterkes ytterligere fordi trafikkvekst som regel fører til økt samfunnsøkonomisk nytte av veiprojekter, også i områder med nullvekstmål. Da vil kapasitetsøkende veiprojekter favoriseres, til tross for at det skyldes en «gevinst» som strider med vedtatt politikk. Et

eksempel her er Ytre Ringvei i Kristiansand. Det framstilles som et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Men om nullvekst i biltrafikken legges til grunn, som er vedtatt politikk for Kristiansand, vil prosjektets prissatte konsekvenser ende opp med et tap 0,9 milliarder kroner, ifølge Nye Veiers egne beregninger.

Det er bra at Samferdselsdepartementet har etterlyst beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet gitt nullvekst i biltrafikken, men oss bekjent er dette dessverre gjennomført bare for noen få prosjekter. Denne kunnskapen må på bordet før prioriteringene kan gjøres i ny NTP.

Det andre kulepunktet i lista vår fra Klimautvalget må få en umiddelbar virkning, for å hindre at det igangsettes prosjekter som låser utslipp, arealbruk og annen samfunnsutvikling for flere tiår framover, som det er vanskelig å reversere. Dette må også ses i lys av Norges arbeid for å innfri den internasjonale naturavtalen. Vi ber om at ingen prosjekter må få starte opp eller prioriteres i NTP uten at det er gjennomført en slik «prosjektvask». De nye veinormalene (revidert håndbok N100), sammen med en konsistent bruk av trafikkprognoser (jamfør teksten over), vil gi nye muligheter til nedskalering av prosjekter med fokus på utbedring av dagens veier.

Videre må Klimautvalgets anbefalinger innebære at nullvekstmålet for personbiltrafikken forsterkes til å bli et reelt reduksjonsmål for de større byene og et nullvekstmål for resten av landet, inkludert næringstransporter, og at målet om godsoverføring fra vei til sjø og bane videreføres. Vi savner også et nullvekstmål for flytrafikken.

Konkrete prioriteringer

Det må være samsvar mellom mål og prioriteringer. Klimautvalgets anbefalinger gir klare signaler om hvordan midlene i ny NTP bør brukes. Men også andre forhold, som ekstremværet Hans, minner oss om hvor viktig det er å ta vare på den infrastrukturen vi har og gjøre den i stand til å møte klimaendringene.

Dette må tilsi at vedlikehold og utbedring av dagens infrastruktur må få høyeste prioritet i ny NTP. Midler fra store veiutbygginger må omprioriteres til vedlikehold og utbedring, også av fylkesveinettet. Men disse veiene utgjør ingen sentral del av NTP. Politikere og andre samfunnsaktører kan drive lobbyvirksomhet opp mot NTP for å få staten til å betale for et stort veiprojekt, kanskje med dårlig samfunnsnytte, men har ikke samme mulighet for å få penger til noe som kan være langt viktigere for folk flest i deres hverdag.

For å få til de nødvendige omprioriteringene er det avgjørende at bevilgningene til Nye Veier reduseres vesentlig, med mindre Nye Veier får et større ansvar også for vedlikehold og utbedring.

Vi ser behov for å utbedre veinettet mange steder, for eksempel for E39 mellom Mandal og Ålgård, men denne strekningen er et godt eksempel på at de foreliggende veiplanene er svært overdimensjonerte, med store naturinngrep, klimagassutslipp og kostnader. Vi vil også sterkt oppfordre regjeringen til å legge veiprojektet E6 Moelv–Roterud–Storhove på is, i påvente av en ny

plan som ikke innebærer ny vei eller veiutvidelse gjennom Lågendeltaet naturreservat. Vi trenger også nye planer for resten av Nye Veiers planer om bygging av firefelts motorveier, blant annet i Trøndelag.

Vi oppfordrer regjeringen til å sette foten ned for ideen om ferjefri E39 og heller prioritere midler til utbedring av dagens vei, inkludert et bedre ferjetilbud. Dette må bety at Hordfast og Møreaksen, som er de mest aktuelle for kommende NTP, skrotes. Det er ingen grunn til å bruke mer penger på å planlegge slike enorme utbygginger med store naturinngrep og klimagassutslipp. Når det gjelder E18 Oslo–Asker, viser første etappe hvor dyrt og komplisert dette prosjektet er, og vi ser at pengene trengs til andre tiltak som i større grad vil løse miljø- og trafikutfordringene i hovedstadsregionen. Vi tar det for gitt at videre planlegging av etappe 2 og 3 i dette prosjektet stanses.

For jernbanen er det vanskelig å se for seg at vi kan få et konkurransedyktig togtilbud uten at total ramme økes, da vedlikeholdsetterlepet er enormt og det er et stort behov for å gjøre toget mer konkurransedyktig. Av investeringer er det særlig viktig med kapasitetsøkende tiltak som kan bidra til at vi kan utnytte jernbanenettet bedre, i form av nye kryssingsspor og kryssingssporforlengelser – og vi ber om at tiltak for å fremme økt godstransport på bane får høy prioritet, da dette forholdvis raskt kan bidra til reduserte klimagassutslipp. Vi forventer også framdrift på dobbeltsporutbygging og planlegging av Grenlandsbanen. Arbeidet med å elektrifisere en større del av togtrafikken blir også viktig.

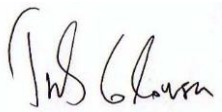
E16 og Ringeriksbanen er et fellesprosjekt for vei og bane med enorme utbyggingskostnader samt store naturinngrep og klimagassutslipp og som i sum skaper mer trafikk. Vi ser helt klart behovet for å styrke togets konkurransekraft overfor fly mellom Norges to største byer, men et prosjekt med så store negative natur- og klimakonsekvenser som gir oss en motorvei på kjøpet, er helt uakseptabelt.

Det er flere utfordringer mellom Oslo og Bergen. Den rasutsatte E16 og Vossebanen trenger tiltak, og Naturvernforbundet vil heller prioritere fellesprosjektet på strekningen Arna–Stanghelle (minus veidelen Arna–Tregereid, som bør utgå og dermed redusere kostnaden med om lag 5 milliarder kroner). Bergensbanen trenger også flere og lengre kryssingsspor og andre utbedringer. Oppstart av fellesprosjektet Arna–Stanghelle vil gi Bergensbanen et løft, og vi bør bevilge oss tid til å starte planprosessen for ny jernbaneløsning Oslo–Hønefoss på nytt. For E16 Skaret–Hønefoss må det satses på utbedring og trafikksikring av dagens vei og ikke bygging av en firefelts motorvei.

Byvekstavgiftene med tilhørende trafikkmål er viktige for å oppnå miljøforbedringer, gode byområder og effektive transport. Vi forutsetter at staten bidrar vesentlig til gode pakker som kombinerer riktig arealplanlegging, restriktiv bilpolitikk og satsing på gange, sykkel og kollektivtransport.

Gjennom Hurdalsplattformen er det satt ned utvalg som skal vurdere behovet for en tredje rullebane på Gardermoen. Utvalget skal levere sin rapport seinest sommeren 2024. Vi tar det for gitt at alt videre arbeid med planlegging av en eventuelle tredje rullebane ligger på is inntil utvalgets rapport er avgitt og vurdert. Det må også bety at prosjektet er uaktuelt for NTP-perioden 2025–2036. De store negative konsekvensene for natur, matjord og klima av en tredje rullebane tilsier at prosjektet aldri bør realiseres.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Truls Gulowsen', is placed over a light blue rectangular background.

Truls Gulowsen
leder