

Oslo, 8. april 2024

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025–2036 (MELD. ST. 14 (2023–2024)) – HØRING

Naturvernforbundet viser til regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025–2036 (NTP), som er til behandling på Stortinget.

Forslaget til plan inneholder noen gode erkjennelser om blant annet at vi må ta vare på den infrastrukturen vi har, og at det kreves en stor innsats på å ta vare på naturen og kutte klimagassutslipp. Ny kunnskap vi har fått om blant annet klimagassutslipp fra arealbruk, samt den internasjonale naturavtalen fra 2022, tilsier imidlertid at gode intensjoner i langt sterkere grad må følges opp med praktisk politikk. Generelt er det også beklagelig at de samfunnsøkonomiske analysene i NTP fortsatt baseres på tradisjonelle trafikkprognoser og ikke på samfunns mål.

Statens vegvesens portefølje

Miljøutfordringene og behovet for å ta vare på den infrastrukturen vi har, tilsier at det er helt riktig å plassere kontroversielle storprosjekter som Hordfast, Møreaksen, E18 i Bærum og rv. 36 i Grenland i den såkalte utviklingsporteføljen. Og der bør slike prosjekter forbli.

Naturvernforbundet vil også gi ros for at NTP i første seksårsperiode prioriterer mindre kontroversielle prosjekter sett fra et miljøperspektiv. Vi støtter prioritering av fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna–Stanghelle, men vil vi be om at veiparsellen Arna–Trengereid i fellesprosjektet tas ut, da dagens vei her holder god standard, noe som vil spare om lag 5 milliarder kroner.

I andre periode er det prioritert flere prosjekter som bør nedskaleres for å minske arealforbruk og klimagassutslipp og for å unngå vekst i biltrafikk. Og dette er det tid til å gjøre, siden ingen av disse skal startes opp før tidligst i 2031. Vi ber Stortinget presisere at Statens vegvesen må gjennomføre en såkalt prosjektvask av alle sine prosjekter i andre periode, i tråd med hva det regjeringsoppnevnte Klimautvalget 2050 har anbefalt: «Det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig.»

Nye Veiers portefølje

Det er derimot oppsiktsvekkende at Nye Veier får fortsette omtrent som før, uten at regjeringen ber om nedskaleringer av prosjekter med store negative konsekvenser for natur, matjord og klima. Et eksempel er E39 Lyngdal–Ålgård, som er et svært overdimensjonert veiprojekt i strid med opprinnelig konseptvalgutredning og regjeringsvedtak. Nedskalering er bra for miljøet og gir reduserte bompenger,

og det vil også frigjøre midler som kan brukes til rassikring og andre trafikksikkerhetstiltak, slik at flere liv blir spart.

Naturvernforbundet ber Stortinget presisere at Nye Veier må gjennomføre en såkalt prosjektvask av hele sin portefølje, i tråd med anbefalingene fra Klimautvalget 2050.

E16 Skaret–Hønefoss samt Ringeriksbanen

Naturvernforbundet har i hele prosessen med fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen vært tydelig på at den valgte traseen med motorvei og jernbane over Kroksund og videre gjennom natur- og våtmarksområdene til Hønefoss er helt uaktuell. Det internasjonale Ramsar-sekretariatet for vern av våtmark under FN-paraplyen advarte allerede i 2015 om denne løsningen. Et fellesprosjekt med motorvei og bane vil også gi en stor overkapasitet, og prosjektets egne klimaanalyser viser svært høye utslipp fra bygging av vei og bane. I tillegg kommer store jordvernkonflikter. Dette er derfor på ingen måte noe miljøprosjekt.

Det er ikke gjennomført noen godkjent konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring av vei og bane. Naturvernforbundet er enig i at det trengs forbedringer av togtilbudet og redusert reisetid mellom Oslo og Bergen, men dette kan ikke gjøres på en måte med så store negative miljøkonsekvenser. Av den grunn trenger vi alternative traséløsninger for jernbanen, og dette må utredes grundig. Det er derfor bra at Ringeriksbanen ikke er prioritert med oppstart i NTP før det er funnet en langt bedre løsning. Samtidig er det gledelig at regjeringen satser på andre prosjekter på Bergensbanen, som Arna–Stanghelle.

Naturvernforbundet ber primært om at det for E16 Skaret–Hønefoss satses på utbedring av dagens vei, men med mulig større omlegging forbi Kroksund. Det er imidlertid totalt uakseptabelt, slik regjeringen foreslår, å bygge E16 Skaret–Hønefoss som en 4-felts motorvei over verdifull natur og matjord i fellestraseen, som er dimensjonert for en høyhastighets jernbane. Nå som det uansett ikke ligger an til snarlig bygging av Ringeriksbanen, og denne må få en annen trasé, er det ingen grunn til at veien skal være låst til fellestraseen. Det er tidligere vurdert mange andre løsninger for veien.

Naturvernforbundet mener det er svært viktig at Stortinget presiserer at E16 Skaret–Hønefoss ikke skal bygges i den vedtatte fellestraseen, men at veien må utvikles på en måte med langt mindre negative konsekvenser for natur, klima og matjord.

Øvrige prioriteringer i jernbanesektoren

Jernbanen er et areal- og energieffektivt transportmiddel som må gjøres pålitelig og konkurransedyktig. Naturvernforbundet er enig med regjeringen i at vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet må ha høy prioritet nå, og vi forstår at dette går ut over en del større prosjekter. Det er bra det settes av midler til ny riktunnel samt elektrifiseringer og til flere kryssingsspor.

Eventuelle ekstra midler utover regjeringens forslag bør primært brukes til tiltak som utnytter dagens banenett bedre. Særlig godstrafikken er viktig i arbeidet for å kutte klimagassutslipp. Kryssingsspor, terminalutbedringer og elektrifisering bør derfor prioriteres, og mye av dette kommer også persontrafikken til gode. For å utnytte store investeringer nord og sør på Vestfoldbanen bedre bør det gjennomføres mindre tiltak mellom Tønsberg og Larvik som muliggjør flere avganger her. Det er også

viktig med mindre tiltak som forbedrer togforbindelsene til utlandet. Stortinget bør etterlyse økt sovevognkapasitet i nattog i Norge og satsing på nattog mot kontinentet.

Jernbanemyndighetene må fortsette med å vurdere og utrede større grep som styrker jernbanens konkurransekraft på lang sikt. Et eksempel her er Grenlandsbanen, et prosjekt som bør holdes varmt med tanke på oppstart i neste NTP-rullering. Vi er ellers enige i at utbygging av Nord-Norgebanen ikke bør prioriteres. For Østfoldbanen er vi usikre på om det er lurt å starte bygging av dobbeltspor Haug–Seut uten at en helhetlig plan for banen og forbindelsen sørover til Sverige er avklart, blant annet sett i lys av kvikkleireutfordringene i Fredrikstad og alternative konsepter.

Kollektiv, sykkel og gange

Nullvekstmålet for byene er viktig for miljøet og for effektiv ressursbruk, og dette bør styrkes. For å følge opp dette er byvekstavgiftene et godt virkemiddel. Vi ser imidlertid at det er et stort behov for ytterligere innsats, i form av både god arealpolitikk og penger til utbygging og drift av sykkelveier og kollektivtilbudet. Midlene til byområdene bør økes utover den overraskende beskjedne veksten regjeringen legger opp til, og det bør også settes av penger til en enklere tilskuddspott for mindre og mellomstore byer samt større tettsteder.

Omprioriteringer

Vi ber om at tilskuddet til Nye Veier AS reduseres med 4 milliarder kroner årlig, til sammen 48 milliarder i tolvårsperioden. Nedskalering av store utbygginger i regi av Statens vegvesen vil også frigjøre midler, om lag 5 milliarder av å droppe ny vei Arna–Trengereid (som inngår i E16 Arna–Stanghelle) og anslagsvis 7 milliarder som følge av nedskalering av større prosjekter i andre periode. Dette gir om lag 60 milliarder kroner som omprioriteres med om lag en tredel hver til økt satsing på vedlikehold, rassikring og trafikksikkerhetstiltak på veiene, primært fylkesveiene, til økt satsing på sykkel og gange og lokal kollektivtransport og til økt satsing på jernbane.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder