

Oslo, 8. mars 2026

Samferdselsdepartementet
Statssekretær Abel Cecilie Knibe Kroglund

NY NASJONAL TRANSPORTPLAN – INNSPILL I TIDLIG FASE

Vi viser til møte mellom Naturvernforbundet og Samferdselsdepartementet 26. februar, med statssekretær Abel Cecilie Knibe Kroglund til stede, om ny Nasjonal transportplan (NTP). Vi sender herved inn Naturvernforbundets hovedpunkter i brevets form:

- Naturvernforbundet støtter hovedprioriteringene i inneværende NTP, der store prosjekter er blitt nedprioritert til fordel for satsing på vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur. Behovet for å prioritere slik er antakelig enda større nå, og dette må få konsekvenser i ny NTP ved at prosjekter som Hordfast, Møreaksen og videre utbygging av E18 i Vestkorridoren utgår.
- Noen utfordringer med dagens NTP:
 - Viktige politiske mål og forpliktelser for natur, klima og andre miljørelaterte temaer er ikke styrende for planen eller for enkeltprosjekter. Isteden er tiltak og kanalisering av midler i stor grad basert på tradisjonelle trafikkprognoser.
 - Vi ser også at samfunnsøkonomiske analyser og dimensjonering av veier er blitt basert på tradisjonelle trafikkprognoser, også i områder som omfattes av nullvekstmålet. Utfordringene med dette forsterkes ytterligere av at det er uklart hvordan ikke-prissatte konsekvenser skal vektas i forhold til prissatte konsekvenser. Ikke-prissatte konsekvenser havner fort i skyggen.
 - Mens politikerne har tatt ansvar for å prioritere ned store prosjekter i Statens vegvesens portefølje, er ikke dette tilfelle for Nye Veiers portefølje. Det betyr at det er uforutsigbart hvilke av Nye Veiers prosjekter som blir realisert når, og vi er usikre på om dette skaper tilstrekkelige insentiver til nedskalering av prosjekter framfor bare utsettelse.
 - Bevilgningene i NTP gir regioner og lokalsamfunn muligheter for satsing på statlig infrastruktur, uavhengig av om samfunnsnyttene hadde vært større om deler av midlene heller hadde vært brukt på for eksempel fylkesveiene. Rigide rammer for hva de statlige midlene kan gå til, kan skape unødvendig stort politisk press for å bygge nye prosjekter med store negative natur- og klimakonsekvenser og med tvilsom samfunnsnytte.

- Viktige prinsipper som prosessen med og innholdet i ny NTP må baseres på:
 - Politiske mål for miljø og samfunnsutvikling må styre innholdet i NTP og være viktige forutsetninger for prioritering og dimensjonering og for lønnsomhetsberegninger av enkeltprosjekter.
 - Det trengs et særlig fokus på Nye Veiers portefølje, med politisk nedprioritering av prosjekter som strider med viktige samfunns mål, og med krav om nedskalering av konkrete planer. Det er verd å minne om at det regjeringsoppnevnte Klimautvalget 2050 har anbefalt at det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført.
 - Nullvekstmålet må videreføres og skjerpes til et reduksjonsmål for de store byene, der også næringstransportene inkluderes. Byvekstavgiftene må videreutvikles som styringsverktøy for arealbruk og infrastruktur, for å innfri blant annet nasjonale miljømål, planretningslinjer og behovet for effektiv transport. Veiprising tvinger seg fram for å oppnå både mer riktig og mer rettferdig betaling for eksterne kostnader.
 - Mulighetene for at (en del av) de statlige midlene omgjøres til frie rammer som regionale myndigheter kan være med på å disponere, bør utredes. Dette kan for eksempel resultere i redusert bygging av store veiprosjekter til fordel for mer vedlikehold, rassikring og annen utbedring av fylkesveier.
- Prinsippet om at store prosjekter nedprioriteres til fordel for satsing på vedlikehold og fornying av eksisterende infrastruktur, må også gjelde for jernbanen. Det er et særlig stort behov for å få orden på jernbanen og reise tilliten til toget som transportmiddel. Det krever en stor innsats på vedlikehold og fornying av infrastrukturen, og et sett av mindre investeringer kan øke kapasiteten og gjøre at dagens banenett kan utnyttes bedre for både person- og godstransport. Det er riktig å legge fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen på is, i påvente av bedre løsninger for natur, klima og gods på bane. Rikstunnelen er viktig på lang sikt, og utredning og planlegging av denne bør prioriteres.
- Naturvernforbundet sier et klart nei til videre utredning av en tredje rullebane på Gardermoen. Det er viktig for klima, energi, natur, matjord og støy, og det vil skape forutsigbarhet for næringsaktører, ansatte i bransjen og lokalsamfunn. Som et minimum forventer vi at arbeidet med en tredje rullebane inkluderes i NTP-prosessen på samme måte som annen infrastruktur og underlegges samme mål.
- I den videre prosessen med NTP er det viktig å lytte til miljøets stemme. Vi håper miljøorganisasjonene blir involvert på en god og likeverdig måte sett i forhold til andre samfunnsaktører.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder