

Statens vegvesen, Region Midt
Fylkeshuset

15.11.11

UTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR STEINKJER-TRONDHEIM

KLIMAENDRINGENE ER UTFORDRING NR 1

De fleste miljøorganisasjonene etterlyste overordna klimamålsettinger i sine uttalelser til Nasjonal Transportplan. Naturvernforbundet har kampen mot klimaendringene og tap av biologisk mangfold som sine hovedoppgaver. Rapportene til det internasjonale klimapanelet har blitt evaluert av vitenskapspanel i mange land de siste åra og hovedkonklusjonene i klimarapportene av 2007 ligger fastere enn noen gang.

Det kan samtidig konstateres at visse forskningsmiljø mener at 2 graders målet til IPCC er for optimistisk og derfor bør erstattes med en grense for temperaturstiging på 1,5 grader C. Det representerer en skjerpning av det utslippsmålet som politikere i for liten grad respekterer, og som derfor synes vanskelig å oppnå. Naturvernforbundet er opprørt over at de planer som gjennomføres i det offentliges regi ikke i større grad avspeiler de klimamål som er vedtatt i politiske klimaforlik og foreligger i diverse klimarapporter.

Det er bedrøvelig å registrere at økningen av klimautslippene fra det norske samfunnet fortsetter ufortrødent, og bare dempes av en viss reduksjon i BNP som følge av den forrige finansielle krisen. Med andre ord er det ingenting som tyder på at det offentlige statsapparatet tar de vitenskapelige tilrådingene angående klimareduserende tiltak på alvor. Samtidig kan en hel verden nå registrere med selvsyn de konkrete utslagene av klimaendringene.

Transportsektorens betydning i klimasammenheng kan leses av NOU 2006,:18, Et klimavennlig Norge. Der kan det konstateres at de samlede klimautslippene fra transportsektoren pr 2004 var økt til 16,5 Mt CO₂-ekv. Transportsektoren hadde derved passert prosessindustrien og inntatt 1. plass som den sektoren med størst klimautslipp. Det er ingen hedersplass. Utslippstallene var for alle mobile utslipp med unntakelse for sjø- og luftfart. Utslippsmengden utgjorde 30 % av de samlede utslippene over året. Dessuten : ”For perioden 1990 til 2004 økte de mobile utslippene med 21 %, mens de samlede utslippene økte med 10 %.” (fra side 55 i nevnte NOU).

Siden 2004 har disse forholdene forverret seg ytterligere og klimautfordringene utgjør et viktig samfunns mål konkretisert i vedtatte regionale klima- og energiplaner. Dette er det bakteppet som alle framtidsplaner innen transportsektoren burde må forholde seg seriøst til. Klimaendringene er vår største utfordring og alle sektorer må bidra tungt og positivt skal klimaproblemene kunne løses.

FEIL PRIORITET BLANT BEHOV OG MÅL

Hovedpremisset for KVUen er det prosjektutløsende behovet: "Styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim – Steinkjer ". Dette er igjen basert på et politisk ønske om at Trøndelagsfylkene skal være internasjonalt konkurransedyktige. Naturvernforbundet mener at det ikke bør være et mål i seg selv at folk skal reise mer og mer. Det burde tvert om være en målsetting å redusere transportveksten. Det som burde være det prosjektutløsende behovet er å skape et mer klimavennlig og trafikksikkert transportsystem på strekningen. Dette er riktignok tatt med som et "viktig behov", men da sidestilt med andre behov. Det er ikke nok.

Ut fra behovene er det utledet følgende samfunns mål: "I 2040 er aksene Trondheim - Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods." Naturvernforbundet ønsker et MILJØVENNLIG transportsystem i samsvar med vedtatte regionale og nasjonale mål. På samme måte som det ikke bør være et mål i seg selv at man skal reise mer, bør det heller ikke være et mål med fleksibelt transportsystem. For både gods- og persontransport bør det overordna målet være å få størst mulig andel av reisene over på jernbane. Da trengs det klare signaler om at en oppgradering av jernbanen skal prioriteres framfor bygging av nye veier.

MYE BRA, MEN BEDRE KAN DET BLI

Konseptutvalgsutredningen for Steinkjer –Trondheim er et grundig dokument som beskriver hele 7 ulike transportalternativ hvorav konsept 0 er et referansealternativ.

Med utgangspunkt i omtalen i innledningen ovenfor er det logisk for oss at visse miljømål er overordna med hensyn på både mål og overordna krav. Vi konstaterer at det kun er to konsept som gir reell utslippsreduksjon. Dette er 0+ Minimumskonseptet og 2 Jernbanekonseptet. Videreutvikling av disse to konseptene synes derfor å være de eneste riktige valg.

Konsept 0+ gir en reduksjon på 1,4 % for CO₂ og 1,3 % for NO_x samt 12 % vekst i kollektivtrafikken.

Konsept 2 gir en reduksjon på 0,4 % både for CO₂ og NO_x samt 11 % vekst i kollektivtransporten.

Sett i forhold til de reduksjonsmål som det nasjonale klimaforliket og de fylkeskommunale klima- og energiplanene har vedtatt synes disse reduksjonstallene fram til 2040 å være ubetydelige. 2 gradersmålet og helst 1 ½ graders målet kan ikke oppnås kun av jordbrukssektor, petroleumsindustri etc alene. Derfor er det nødvendig at ytterligere utslippsreducerende tiltak innen transportsektoren iverksettes. Målsettingen om 10 % vekst for kollektivtrafikken er for låg (side 55). Utbyggingen av IC triangelet på Østlandet forutsetter 100-200 % vekst innen kollektivtransporten. Tilsvarende måltall må også denne KVU ha.

I historisk sammenheng kan det konstateres at investeringene innen jernbanesektoren har vært minimale, mens de var betydelige innen vegsektoren i hele forrige århundre. Dette har resultert i et vegsystem som klart har trafikkavviklingsfordeler som jernbanen ikke er gitt. Denne skjevheten har bidratt til en utvikling hvor jernbane ikke kan konkurrere med vegsystemet på de samme strekninger. Det er tilnærmet denne situasjonen som eksisterer på den lineære byvekståren mellom Steinkjer - Trondheim.

Konseptet 2: Jernbanekonseptet foreslår nye tunneler for jernbanen. Naturvernforbundet er enige og ønsker at tunnel gjennom Forbordsfjellet anlegges som dobbeltspor og dimensjonert for en hastighet på 300 km/t . Arbeidet med Forbordsfjelltunnelen må komme i gang raskt slik at den kan stå ferdig samtidig med at banen oppgraderes til elektrisk drift. Naturvernforbundet er også enig i at elektrifisering av banen kan forseres i samsvar med et nylig krav fra Nord-Trøndelag fylkesråd. Det vil medføre kort levetid på elektrifisering av jernbanesløyfa om Skatval.

Naturvernforbundet ønsker ikke 4 felts kjøreveg på strekningen Steinkjer-Trondheim. En slik vegutbygging vil forhindre den ønskede overgangen til bane, og forårsake at vegtrafikken og klimagassutslippene vil fortsette å øke. Naturvernforbundet støtter imidlertid noen trafiksikkerhetsutbedringer langs E6, eksempelvis: etablering av midtrekkverk med nødvendige breddeutvidelser, utbedringer av farlige strekninger (slik som Koabjørga) og at trafikken legges utenfor visse tettsteder. Dette må imidlertid ikke gå på bekostning av dyrka mark eller verdifulle naturområder.

Utslipp av CO₂ er å anse som forurensning og bør pålegges de avgifter som er normalt etter Forurensningslovens prinsipp om at "forurenser betaler". Dette er et positivt grunnlag for en sterkere CO₂ avgift og vil bidra til dyrere drivstoff, redusert vegtransport og derved redusere behovet for vegutbygging. (Det kan nevnes at også Australia nå har innført CO₂ avgift.) Dette er eksempel på virkemiddelbruk som ligger utenfor sfæren til normal transportplanlegging, men som er av overordna betydning for hvilket planalternativ som bør velges.

Vegprising er også et virkemiddel som har gitt positivt resultat spesielt i tilknytning til bykjerner. Trondheim har gode erfaringer med vegprising og som kunne overføres på andre vegstrekninger.

Naturvernforbundet vil også påpeke at kapasiteten for en 2 felts stamveg er oppgitt på side 27 til 12 000 i ÅDT. Vi har tidligere registrert at Statens Vegvesen har fastslått at kapasitetsproblemer for en 2 feltsveg oppstår først ved ÅDT på 15 000 kjøretøy. Ny svensk forskning viser også at hastighetsreduksjon fra 98 km/t til 80 km/t reduserer CO₂ utslippene med 18 % samtidig som det øker sikkerheten vesentlig. Den optimale hastigheten utifra utslippstemaet er 70 km/t. Dette hastighetsnivået er også gunstig ut ifra sikkerhetshensyn.

Naturvernforbundet ønsker også å prioritere gang- og sykkelvegbygging. En slik bør være anlagt langs hele strekningen slik det er foreslått i moderniseringskonseptet.

KONKLUSJON

Naturvernforbundet mener at 2 Jernbanekonseptet bør legges til grunn. Årsaken til at alternativet ikke kommer bedre ut i miljøsammenheng skyldes at konseptet ikke inkluderer restriktive grep på vegtransporten. I vegnormalene (håndbok 017) er firetrinnsprinsippet beskrevet. De ovenfornevnte tiltakene skal ifølge firetrinnsprinsippet utredes. I denne KVU er det ikke tatt hensyn til dette. Tiltak for å påvirke transportomfang og transportmiddelfordeling er av meget stor betydning i transportsammenheng.

For veg kan dessuten deler av konsept 1 (-) Forbedringskonseptet legges til grunn. Dessuten bør det snarest bygges en sammenhengende gang og sykkelveg for hele strekningen.

Torgeir Havik
Naturvernforbundet i Nord-Trøndelag
Fylkesleder

Steinar Nygård
Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag
Fylkesleder