

FRAMTIDSBANER

Et hefte om miljøriktig jernbanesatsing



■ Dette heftet viser fordelene av å bygge ut jernbane som alternativ til nye motorveier og større flyplasser. Heftet har hovedfokus på intercity-strekningene på Østlandet, fra Skien, Lillehammer og Halden inn til Oslo. Naturvernforbundet ser intercity-triangelet og andre baneutbygginger rundt de største byene som første etappe i et moderne jernbanenett mellom landsdelene i Norge, for både person- og godstransport.

■ Naturvernforbundet ønsker å bringe mer kunnskap om samferdsel og miljøvalg. Samtidig ønsker vi å få flere til å engasjere seg for de gode miljøløsningene.

Eksterne kilder:

■ Jernbaneverkets KVVU-rapporter: www.jbv.no

■ Statistisk sentralbyrå: www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn

■ Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023: www.ntp.dep.no

■ Mer informasjon om Naturvernforbundets samferdselsarbeid: www.naturvernforbundet.no/samferdsel

Tekst: Holger Schlaupitz og Martin Ødegaard. Layout: Kristian Skjellum Aas. Takk til Thomas Nygreen for verdifulle innspill.

Heftet er utgitt med støtte fra NSBs miljøstipend.

Mai 2012

Utgitt av:
Naturvernforbundet
Grensens 9 B
0159 Oslo

Telefon: 23 10 96 10

Internett: www.naturvernforbundet.no

E-post: naturvern@naturvernforbundet.no

Forsidefoto: Leif-Harald Ruud

JA TIL TOG

■ Et attraktivt togtilbud har store muligheter til å ta over trafikk som går på vei og i lufta. Det blir lavere klimagassutslipp, bedre byluft, mindre arealforbruk og færre trafikkulykker – dersom vi bygger ut jernbanen framfor å utvide veier og flyplasser.

Dagens jernbanenett er i all hovedsak gammelt og svingete. Til sammenlikning er veinettet stadig blitt bygd ut. Mange tiårs forsømmelser gjør også at banene er ustabile og utsatt for tekniske feil og klimatiske påkjenninger. Jernbanen har også for dårlig kapasitet på flere strekninger – der er det rett og slett ikke plass til flere avganger. Andre strekninger utnyttes så hardt at forsinkelser fort forplanter seg og dermed bidrar til et upålitelig togtilbud.

Det er med andre ord et stort behov for å ruste opp dagens baner og bygge nye og mer konkurransedyktige traaseer.

STORE UTFORDRINGER

Veitrafikken står for en femdel av Norges klimagassutslipp. Den beslaglegger stadig mer arealer, i form av veier og parkeringsplasser. Motorveiene trekker igjen til seg kjøpesentre og annen næringsvirksomhet, som krever ytterligere arealer og skaper mer trafikk med påfølgende miljøproblemer. Trailertrafikken har vokst kraftig, og prognosene viser en fortsatt vekst, med påfølgende konsekvenser for utslipp, støy og tra-

fikksikkerhet. Kraftig befolkningsvekst i de større byregionene vil øke utfordringene ytterligere.

Og vi reiser stadig mer med fly. Norske flyselskaps klimagassutslipp har økt med nesten 100 prosent i perioden 1990–2010, mens veksten fra 2005 til 2010 har vært på hele 55 prosent. Det foreligger store planer om utvidelse av flyplassene i landets største byer.

Vi trenger en politikk som møter disse utfordringene og reduserer miljøproblemene fra transportsektoren.



Foto: Holger Schlaupitz

HVORDAN GJØRE TOGET ATTRAKTIVT?

For at enda flere skal velge tog framfor alternativene, må toget være konkurransedyktig. At det er nok kapasitet til å frakte mer på bane, er ingen tilstrekkelig betingelse for at toget velges framfor bilen. Toget må være konkurransedyktig, noe som betinger:

- Hyppige avganger
- Toget må være til å stole på
- God kapasitet
- Korte reisetider fra dør til dør (les mer på side 6 og 7)

Det samme gjelder også for godstrafikken, hvor kapasitet og pålitelighet er viktig, mens kortere kjøretider vil redusere kostnadene for transportørene.

ET LANGSIKTIG ARBEID

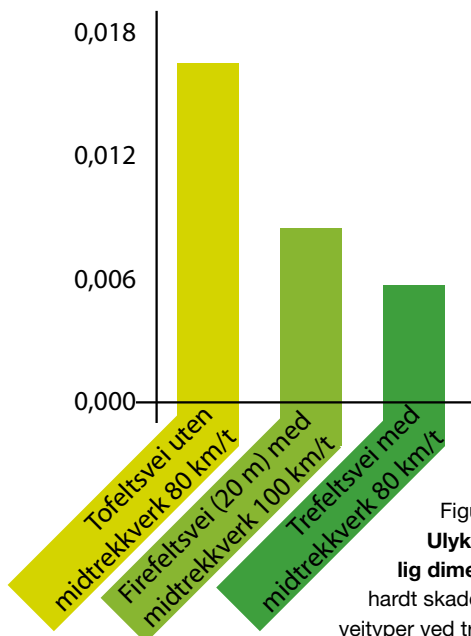
Å bygge ut jernbanen tar tid og vil koste mange milliarder. Bygging av infrastruktur gir også naturinngrep og utslipp av klimagasser. Det er derfor viktig at jernbanen bygges ut der trafikkgrunnlaget er stort, primært i korridorer med mye biltrafikk og/eller tunghettrafikk over lengre distanser og der toget kan bli et alternativ til fly. Jernbanen må bli ryggraden i transportsystemet.

De seinere års jernbaneutbygging har gått ut på å bygge noen kortere strekninger, på bare noen få kilometer, om gangen. Erfaringene viser at dette er dyrt og vanskelig. Det vil være bedre å planlegge lengre strekninger under ett og bygge dem ut sammenhengende.



JERNBANE FRAMFOR MOTORVEI

Det er ikke noe mål i seg selv å øke bruken av tog og annen kollektivtransport. Målet er å redusere bruken av de mer miljøskadelige transportformene. Miljøgevinsten av jernbanesatsing oppstår gjennom at toget erstatter bruken av privatbil, fly og trailer. Derfor er det viktig at jernbanesatsing faktisk fører til nettopp dette – og ikke bare ender opp med at det totale reiseomfanget øker. For Naturvernforbundet er det åpenbart at utbygging av jernbanen må komme som erstatning for utbygging av motorveier og de store flyplassene. I tillegg må jernbanesatsing kombineres med andre tiltak som gjør det mindre attraktivt å bruke bil og fly.



Figuren til venstre er basert på tall i SINTEF-rapporten **Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk** (2004). Figuren viser antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøykilometer for ulike veityper ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet.

IKKE BYGG BEGGE DELER

Beregninger gjort av veimyndighetene viser at motorveiutbygginger øker klimagassutslippene mye, ofte langt mer enn hva utslippsreduksjonen av parallell jernbaneutbygging vil gi. Parallell utbygging av motorvei og jernbane gir også enda større arealinngrep. Veipengene må heller prioriteres annerledes. I stedet for nye motorveier bør pengene gå til mer vedlikehold, utbedringer, rassikring og andre trafikksikkerhets tiltak i hele landet.

Figuren nederst til venstre viser også at det ikke er veibredden som er viktig når vi snakker om trafikksikkerhet. Vi ser at veier med tre kjørefelt og fartsgrense 80 km/t vil være sikrere enn firefeltsveier med fartsgrense 100 km/t. Å sikre og utbedre dagens veier framfor å bygge nye motorveier vil også være betydelig rimeligere enn å bygge nye, og det er bedre for natur og klima.

AREALBRUKEN AVGJØR SU

■ De positive effektene av jernbaneutbygging blir større dersom kommunene legger til rette for mer togtrafikk og mindre bilbruk.

Om folk kan bo og/eller jobbe nær stasjonene, blir det mer praktisk og attraktivt å ta toget framfor egen bil.

Men det krever god lokal arealpolitikk, noe som er kommunenes ansvar. Det er også viktig at butikker, servicetilbud og andre viktige funksjoner, som sykehus, plasseres i nærheten av stasjo-

nene. Det vil gjøre det enklere for folk å velge kollektivtransport.

Byene og tettstedene må med andre ord bygges rundt stasjonene, som bør ligge i eller nær sentrum. Slik skapes også grunnlag for bærekraftige lokalsamfunn, der folk når sine daglige gjøremål lokalt uten bruk av bil, og det gir også større grunnlag for lokale bussruter. Befolkningsveksten forsterker behovet for en god arealpolitikk lokalt, for å minimere transportbehovet og spare arealer for nedbygging.

Vi finner det rett og rimelig at kommunene bidrar til at toget blir en suksess. Staten, som bevilger pengene

til jernbanen, bør inngå avtaler med kommunene, der staten forplikter seg til jernbaneutbygging og kommunene

«Befolkningsveksten forsterker behovet for en god arealpolitikk lokalt, for å minimere transportbehovet og spare arealer for nedbygging.»

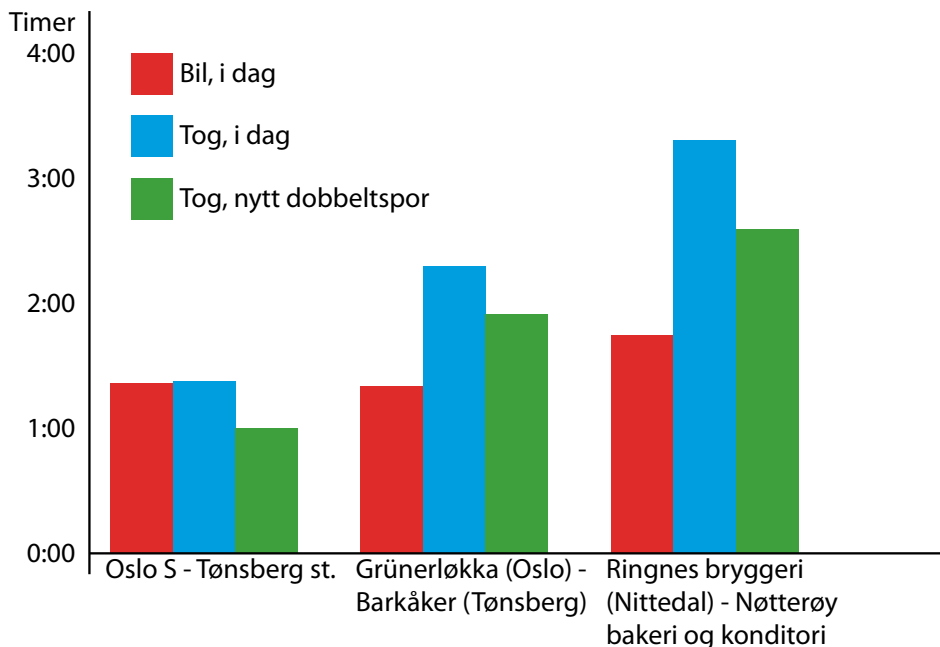
forplikter seg til en miljø- og jernbanevennlig arealpolitikk. Staten bør prioritere jernbaneutbygging i de regionene som kan vise til de beste arealplanene for miljø og jernbane.

REISETID DØR TIL DØR

Figuren på neste side viser reisetidene med bil og tog mellom Oslo-området og Tønsberg-områder, for tre eksempler på ulike start- og målpunkt. Figuren viser reisetider med bil uten kø på veien og reisetider «dør til dør» med tog, både med dagens togtilbud og med nytt togtilbud som muliggjøres av moderne dobbeltspor på hele strekningen. Reisetidene «dør til dør» inkluderer tidsbruken til og fra stasjonene (med buss/trikk og tilhørende ventetider inkludert).¹

Figuren viser at tog på moderne dobbeltspor vil bli betydelig raskere enn

JKSESSEN



¹ Kjøretider med bil er tatt fra www.visveg.no og inkluderer ikke eventuelle køer. Kjøretider med tog er i tråd med dagens ruter og det som er skissert i Jernbaneverkets konseptvalgutredning. For reiser mellom Ringnes og Nøtterøy, som vi forutsetter er reiser i jobbsammenheng, har vi lagt til noe ventetid på toget, i og med at møtetidene ikke alltid passer med rutetidene for kollektivtrafikken.

bilen, fra stasjon til stasjon. Straks det blir litt avstand til og fra stasjonene, og det samtidig ikke er kø på veien, så blir bilen vesentlig raskere enn kollektivtransport. Dette understreker behovet for å plassere nye boliger og virksomheter nær stasjonene. Figuren viser også at det er viktig at veinettet ikke bygges ytterligere ut, i form av flere motorveier og høyere hastigheter. Jo raskere det går å kjøre, jo vanskeligere

blir det for kollektivtrafikken å konkurrere. Utbygging av motorveier kan også bidra til at byområdene eser utover og skaper et økt reisebehov og et mer bilavhengig samfunn.

Reisetid er ikke er eneste kriterium for valg av transportmiddel. På toget er det mulig å jobbe og slappe av – og dermed utnytte reisetida effektivt. Dette er viktige fortrinn som mange verdsetter høyt.

INTERCITY: - FØRSTE ETAP



Foto: Deutsche Bahn

■ I første omgang må vi bygge ut jernbanen rundt de større byene (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim).

Her trengs det økt kapasitet for å få plass til flere togavganger. Og her kan jernbaneutbygging komme som erstatning for videre utvidelser av motorveiene. Første etappe av høyhastighetsbaner i Norge er å bygge nye og moderne dobbeltspor (i hovedsak for 200–250 km/t) på intercity-strekningene.

De store mengdene transport over lengre distanser gir betydelige utslipp, fra både bil, lastebil og fly. Når toget blir et alternativ til lastebil og fly, så blir jernbanens bidrag til klimagassreduksjoner vesentlig større.

Intercity-strekningene er en del av en nasjonal infrastruktur, som gagnar store deler av landet. Utbygging av Østfoldbanen er ikke bare til fordel for østfoldingene. Den vil gjøre det enkelt å frakte gods på jernbane mellom Sverige/kontinentet og Norge og kan bidra til at mer gods går på skinner i hele landet. Tilsvarende er strekningen Oslo–Lillehammer viktig, ikke bare for reisende langs denne banen. En moderne bane her gjør det raskere å ta toget mellom Oslo og Trondheim og skaper økt kapasitet og bedre kår for

PE AV NYE BANER



godstog mellom Østlandet og Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland.

Neste byggetrinn kan være å forlenge dobbeltsporet Oslo–Lillehammer til Trondheim med forbindelse til Møre og Romsdal. Moderne dobbeltspor på Vestfoldbanen kan forlenges til Kristiansand og binde sørlandsbyene sammen. Et moderne dobbeltspor på Østfoldbanen er også første etappe av en moderne jernbane mot kontinentet. Slike høyhastighetsbaner (for minst 250 km/t) vil kunne utkonkurrere flytrafikken på de samme strekningene

og i tillegg gi et meget godt reisealternativ for byer og tettsteder underveis.

Vi snakker her om baner som også kan trafikkeres av godstog. Dagens gamle baner er bratte og svingete, har lav kapasitet og er utsatt for vær og vind. Nye høyhastighetsbaner vil gi helt andre muligheter for pålitelig og konkurransedyktig godstrafikk. Disse vil dermed bidra til færre trailere på veiene, noe som er bra for næringsliv, trafikkikkerhet og miljøet.

HVA KAN OPPNÅS MED MO

■ Nye dobbeltspor gir flere, raskere og mer punktlige tog.

Jernbaneverket har gjennomført såkalte konseptvalgutredninger for de tre intercity-strekningene Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Oslo–Lillehammer. Disse utredningene viser at dobbeltspor gir plass til langt flere person- og godstog, og reisetidene med tog kan

reduseres kraftig. De viktigste stasjonene vil få to til fire avganger i timen, hver retning! Moderne dobbeltspor vil også gi en mer pålitelig togtrafikk. Det vil gi helt nye muligheter til å la bilen stå og heller ta toget.



Foto: Deutsche Bahn

DERNE DOBBELTSPOR?

FRAMTIDSTABELL

Togtidene kan bli slik mellom Oslo og Grenland og videre til Kristiansand, når det er bygd et dobbeltspor for høy fart. Togturen fra Kristiansand til Oslo

vil gå unne på i overkant av 2 timer, under halvparten av hva den tar i dag. I tillegg får vi et effektivt og attraktivt reisetilbud mellom byene langs kysten.

| | | | | | | | | |
|----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Oslo S | 1207 | 1209 | 1219 | 1239 | 1307 | 1309 | 1319 | 1339 |
| Drammen | 1242 | 1245 | 1255 | 1315 | 1342 | 1345 | 1355 | 1415 |
| Sande | | 1255 | | 1325 | | 1355 | | 1425 |
| Holmestrand | | 1302 | | 1332 | | 1402 | | 1432 |
| Horten | | 1310 | | 1340 | | 1410 | | 1440 |
| Tønsberg | 1302 | 1316 | 1319 | 1346 | 1402 | 1416 | 1319 | 1446 |
| Torp | | | 1330 | 1357 | | | 1430 | 1457 |
| Sandefjord | 1312 | | 1334 | 1401 | 1412 | | 1434 | 1501 |
| Larvik | | | 1342 | 1409 | | | 1442 | 1509 |
| Porsgrunn | 1326 | | 1355 | 1422 | 1426 | | 1455 | 1522 |
| Skien | | | | 1430 | | | | 1530 |
| Tangen | | | 1412 | | | | 1512 | |
| Brokelandsheia | | | 1420 | | | | 1520 | |
| Tvedestrand | | | 1430 | | | | 1530 | |
| Arendal | 1400 | | 1440 | | 1500 | | 1540 | |
| Grimstad | | | 1449 | | | | 1549 | |
| Lillesand | | | 1459 | | | | 1559 | |
| Kristiansand | 1419 | | 1508 | | 1519 | | 1608 | |

Rutetabellen viser et eksempel på stasjoner og togruter, basert på at det kjøres tre intercitytog i timen Oslo–Tønsberg, derav to videre til Porsgrunn/Skien. Dersom banen forlenges til Kristiansand, kan det bli grunnlag for en ytterligere ekspressavgang Oslo–Kristiansand i timen, i tillegg til at ett intercitytog går videre til Kristiansand. Antall avganger og stopp kan påvirkes av om høyhastighetsbanen forlenges videre fra Kristiansand til Stavanger eller ikke.

Det vil være flere tog og flere stopp mellom Oslo og Drammen. I rushtidene kan det bli flere avganger.

Framtidstabellen er utarbeidet av Naturvernforbundet, basert på Jernbaneverkets konseptvalgutredning og Jernbaneverkets høyhastighetsutredning.

REDUSERTE KLIMAGASSUTSLIPP

■ Mengden trafikk som overføres til jernbane, bestemmer utslippsreduksjonen som oppnås i vei- og flytrafikk. Utbygging og vedlikehold av infrastruktur skaper også utslipp, noe som må tas hensyn til for både bil, fly og tog.

Mengden trafikk som overføres til tog, oppnås dels gjennom at folk rett og slett finner toget mer attraktivt enn bil og fly. Som nevnt kan dette påvirkes gjennom ulike tiltak, der arealpolitikken står sentralt.

Overføringsmengden kan også forsterkes gjennom tiltak som påvirker folks atferd, f.eks. ulike former for miljøavgifter eller betalingsordninger for bruk av veinettet, dyrere og/eller færre parkeringsplasser samt bevisste valg om at veipengene heller brukes på trafikksikkerhets- og utbedringstiltak framfor nye motorveier.

Det vil mest sannsynlig være lettere for politikerne å si ja til slike tiltak dersom jernbanen og annen kollektivtransport samtidig bygges ut til å bli attraktive reisealternativer.

Jernbaneverket har gjennomført beregninger av reduksjonen i CO₂-utslipp fra de andre transportmidlene, dersom det blir moderne dobbeltspor på de tre intercity-strekningene. Gevinsten fra dette vises i tabellen på neste side. Her er det forutsatt at all bompengeskjeving utenom byene er opphørt fordi

veiene er nedbetalt.

Jernbaneverket har også analysert hvilken ekstra utslippsreduksjon intercity-strekningene vil bidra med dersom disse vil inngå som en del av høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Denne ytterligere reduksjonen er betydelig og er også vist i tabellen. Den gjelder kun for den delen av høyhastighetstrafikken som utføres på intercity-strekningene.

Vi har i tillegg fått utført beregninger som viser endringer i bil- og busstrafikken dersom jernbaneutbygging kombineres med at det blir dyrere å kjøre bil på hovedveiene langs de tre banestrekningene. Som en illustrasjon er bilkjøringkostnadene økt med 50 øre/km per person. Vi ser av tabellen at dette har mye å si for klimagevinsten.

KLIMAGASSUTSLIPP FRA INFRASTRUKTUR

Utbygging og vedlikehold av infrastruktur gir også klimagassutslipp. For baner med lite trafikk vil dette gi store utslag i klimabudsjettet. Ulike beregninger gjort for intercity- og høyhastighetsbaner i Norge viser at den

TSLIPP



Foto: Holger Schlaupitz

| | Intercity-utbygging isolert (sum person- og godstrafikk) | Ekstra pga. høyhastig- hetstog (persontrafikk) | Ekstra pga. økte bilkjørings- kostnader (persontrafikk) | Totalt |
|------------------|---|---|--|--------|
| Østfoldbanen | 16 | 10 | 22 | 48 |
| Vestfoldbanen | 15 | 38 | 36 | 89 |
| Oslo-Lillehammer | 26 | 42 | 13 | 81 |

Tabellen viser årlig reduksjon i CO₂-utslipp fra vei- og flytrafikk (1000 tonn) som følge av utbygging av intercity-strekningene til sammenhengende dobbeltspor. Kun delstrekninger som ikke tidligere er vedtatt utbygd, er inkludert i tallene (dette gjelder delstrekninger som er prioritert i Nasjonal transportplan 2010–2019). Tabellen er satt opp på bakgrunn av informasjon

i Jernbaneverkets konseptvalgutredning og supplerende beregninger og informasjon fra Vista Analyse. Til sammenlikning viser forslaget til Nasjonal transportplan 2014–2023 at utbygging av firefelts E 6 mellom Minnesund og Tangen vil øke de årlige klimagassutslippene fra veitrafikken med nesten 22 000 tonn, mens firefelts E 18 mellom Tvedestrand og Arendal vil øke utslippene med nesten 11 000 tonn.

såkalte nedbetalingstida, som angir hvor lang tid det tar før banene har bidratt til en utslippsreduksjon som er større enn utslippene fra utbygging, varierer fra noen få år til mange tiår, avhengig av strekning og beregningsmetodikk. Nedbetalingstida påvirkes i stor grad av hvor mye vei- og flytrafik-

ken reduseres, men også av mengde tunnel og byggemetoder. Det oppstår også betydelige utslipp fra bygging av motorveier og flyplasser. Dette er nok et argument for at jernbaneutbygging bør komme som erstatning for annen infrastrukturutbygging.

HVORDAN FÅ PENGER TIL UTBYGGING?

■ Jernbaneverket sier det er mulig å bygge ferdig dobbeltspor på intercity-strekningene innen 10–13 år etter vedtak om finansiering.

For å få penger til utbygging trengs det en helt ny form for finansiering enn den vi har i dag. Vi vil peke på følgende:

- Betydelig økte bevilgninger
- Mer forutsigbar finansiering
- Utbygging av lengre strekninger om gangen, ikke oppdeling i små delpar-seller

Sammenhengende utbygging og planlegging av hele strekninger er også gunstig med tanke på å redusere inngrep i natur og andre verdifulle områder.

I 2012 skal det investeres 4,7 mrd. kroner i jernbanenettet i Norge. For å få bygd ut intercity-strekningene innen utgangen av 2023, samtidig som vi får et kraftig løft for godstrafikken og kan sette i gang andre større og mindre baneutbygginger, må de årlige investeringene mer enn firedobles.

Statlige investeringsmidler må omprioriteres fra motorvei til jernbane. I tillegg bør penger fra bomstasjoner på hovedveinettet brukes til å bygge ut jernbanen i samme område. I stedet for



Foto: Njal Svingheim, Jernbaneverket

å legge ned bomstasjoner på veier som snart er nedbetalt, bør disse opprettholdes for å framskynde bygging av moderne dobbeltspor. Et eksempel på dette er bomstasjonen på E 18 i Sande, nord i Vestfold. Denne skal etter planen legges ned i 2013. Bomstasjonen bør opprettholdes for å sikre penger til raskere utbygging av Vestfoldbanen, som vil gi dagens bilister et godt reisealternativ.

Tilsvarende løsninger bør finnes andre steder. I tillegg må det innføres økte klimaavgifter på flytrafikken, der deler av inntektene bør brukes til å bygge ut et moderne, attraktivt og miljøriktig jernbanenett.

NATURVERNFORBUNDET KREVER:

- Nasjonal transportplan 2014–2023 må sikre utbygging av intercity-strekningene (Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Oslo–Lillehammer) slik at disse fullføres i løpet av perioden.
- For å få realisert nytt dobbeltspor Oslo-Ski, et kraftig løft for godstrafikken, utbygging av delstrekninger som Trondheim–Steinkjer og Voss–Bergen samt oppstart av ytterligere baneutbygginger mellom landsdelene og kanskje ny jernbanetunnel gjennom Oslo, må de årlige investeringene i banenettet mer enn fordobles, til 20 milliarder kroner årlig i perioden 2014–2023.
- Investeringene i jernbane må komme som erstatning for motorvei- og flyplassutvidelser. Dette er nødvendig for å oppnå en vesentlig miljøgevinst av jernbanesatsingen.
- For å skaffe nok midler til kraftig økt jernbanesatsing, og samtidig dempe bil- og flytrafikken, bør penger fra bomstasjoner langs motorveiene brukes til å bygge ut jernbanen på samme strekning. I tillegg må det innføres en ny klimavgift på flytrafikken, som også bidrar med penger til økt jernbaneutbygging.
- Siden staten skal bruke mange milliarder kroner på jernbaneutbygging, må kommunene svare med å gjøre det mer attraktivt å ta tog framfor å kjøre bil. Kommunene må forplikte seg til å plassere nye boliger, næringsbygg, butikk-sentre og andre viktige funksjoner i gangavstand fra stasjonene i sentrum og ellers fremme miljøriktige transportløsninger lokalt.
- Det er avgjørende at baneutbyggingene også gagnar togtrafikken mellom landsdelene. Transport av mennesker og gods over lengre strekninger bidrar til en betydelig del av transportsektorens klimagassutslipp, og også her må jernbanen bli et mer attraktivt alternativ.
- Utbygging av intercity-strekningene må være første etappe av nye høyhastighetsbaner mellom landsdelene. Østfoldbanen er porten til Europa og svært viktig, ikke minst for godstrafikken til og fra Norge. Vestfoldbanen er første etappe av en kystnær bane i retning Kristiansand. Dobbeltspor Oslo–Lillehammer legger grunnlag for videre utbygging nordover, i retning Trøndelag.

Bli med på laget, meld deg inn i Naturvernforbundet!

Hver dag jobber vi for de gode løsningene. For natur, miljø og folk.
Bli medlem.

Naturvernforbundet ble grunnlagt i 1914 og er Norges eldste og største natur- og miljøvernorganisasjon. Vi er en demokratisk medlemsorganisasjon med 20 000 medlemmer, fylkeslag i alle landets fylker og 80-90 lokallag over hele landet.

MELD DEG INN:

Send SMS <NATUR> til 2077 eller send e-post til medlem@naturvernforbundet.no.

www.naturvernforbundet.no/medlem



Naturvernforbundet