

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
[postmottak@fk.dep.no](mailto:postmottak@fk.dep.no)

Oslo, 29.06.2012

### **Høringsuttalelse til forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023**

Natur og Ungdom viser til transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Vi vil med dette gi våre innspill til forslaget.

Dersom det er ønsker om utdyping av innspillene eller ytterligere informasjon, kontakt våre fagmedarbeidere Tage Erlend Tellnes ([erlendt@nu.no](mailto:erlendt@nu.no)) eller Ingrid Rønning Strand ([ingrids@nu.no](mailto:ingrids@nu.no)).

Med vennlig hilsen  
Natur og Ungdom

## Innholdsfortegnelse

### 1. UTFORDRINGER, MÅL OG STRATEGIER

Transportomfanget vokser og klimagassutslippene øker

Klimagassutslipp

Lokal luftforurensning

Naturinngrep

Nedbygging av dyrka og dyrkbar mark

Trafikksikkerhet

### 2. SAMMENHENGENDE NASJONAL TRANSPORT

Jernbane

Lyntog

Dobbeltspor på Intercity-triangelet

Kan kombineres med høyhastighetstog

Vei

Luffart

### 3. BYOMRÅDER

Sats kollektivt!

Restriktive tiltak

Oslo-området

Satsning på gang- og sykkelveier

### 4. Strategier for transportmiddelfordeling

### 5. Oppsummering av Natur og Ungdoms krav

## **1. UTFORDRINGER, MÅL OG STRATEGIER**

### **Transportomfanget vokser og klimagassutslippene øker**

Natur og Ungdom ser på miljøproblemene knyttet til samferdselssektoren som en av de største utfordringene vi står overfor. Nasjonal transportplan 2014-2023 vil bidra til å bestemme retningen for transporten i Norge i mange tiår framover, og kan bli et av de viktigste verktøyene for å oppnå nasjonale mål om reduksjon av klimagassutslipp fram mot 2020 og 2050.

Natur og Ungdom mener det er avgjørende at etatene og politikere er klar over miljøproblemene knyttet til transport, hvilke forpliktelser Norge har på miljøområdet, og hvilke tiltak som kan og må gjennomføres i de ulike sektorene. Samferdselsektoren er Norges nest største forurensner, derfor er det selvsagt å legge til rette for

utslippsreduksjoner her.

Det er ingen naturlov at trafikken skal fortsette å vokse. Når man legger prognoser til grunn for planleggingen oppnår man ingen endringer. For å løse problemene knyttet til transport, kan man ikke ta utgangspunkt i at vi kun kan gjøre marginale endringer i transportutviklingen.

Fokuset på miljøproblemer knyttet til transport er tydelig tilstede i forslaget til Nasjonal transportplan. I noen grad er også fokuset på å erstatte forurensende transport med miljøvennlig tilstede, men Natur og Ungdom mener at tiltakene som foreslås er for små, og vil gi for liten miljøgevinst i forhold til hva som er nødvendig for at en større andel av transportarbeidet på sikt kan bli mer miljøvennlig. Etatene må se at de store omveltningene som er mulig når man bygger transportsystemet.

## Klimagassutslipp

Både klimagassutslipp, lokal luftforurensning og naturinngrep er resultater av transport som gir miljøproblemer. Natur og Ungdom mener likevel at utslipp av klimagasser er det største miljøproblemet forårsaket av transport, og at klimaendringene er det største miljøproblemet vi står overfor i dag. Samferdselssektoren står for nær en tredel av Norges samlede klimagassutslipp<sup>1</sup>, og veitrafikken alene står for om lag en femdel<sup>2</sup>.

**Natur og Ungdom krever at norske klimagassutslipp reduseres med 40 prosent inne 2020, i forhold til 1990-nivå.** Transportsektoren har stort potensiale for utslippskutt, men vi er avhengig av store endringer for å få det til. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan 2014-2023 må være å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren, og dette målet må være styrende for de tiltakene som prioriteres. En stadig prioritering av vei framfor jernbanen bidrar til at klimagassutslippene øker og at folk velger bilen framfor miljøvennlige framkommiddel. Derfor er det nødvendig med en storsatsning på miljøvennlig jernbane, på bekostning av dyre kapasitetsutvidelser på vei, som legger tilrette for økte utslipp.

Departementene har under hovedmål miljø fastsatt et etappemål M1: klimagassutslipp (s. 21) om å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med 2,5-4 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter av de forventede utslippene i 2020. Natur og Ungdom mener det ikke holder å skulle bremse utslippsveksten. Det som trengs er tiltak som reduserer utslippene kraftig. **Natur og Ungdom krever at NTP 2014-2023 inneholder et styrende mål om konkrete reduksjoner av klimagassutslippene, og karbonregnskap for alle tiltakene i planen.**

Det må bli dyrere å forurense. Et viktig tiltak som må tas i bruk er å øke CO<sub>2</sub>-avgiftene i transportsektoren. Dieselaavgiften må opp på avgiftsnivået til bensin. Dersom dette gjøres, vil vi få inn i underkant av 5 mrd. kroner årlig, som kan brukes på utbygging av miljøriktige transportløsninger. Eventuell dobling av CO<sub>2</sub>-avgiften utover dette på bilbensin og autodiesel vil kunne gi ytterligere 3-4 mrd. kroner årlig.

## Lokal luftforurensning

Et annet problem forårsaket av transport er luftforurensning. Utslipp av NO<sub>x</sub> og store

---

1 Statistisk Sentralbyrå

2 Civitas 2007

mengder svevestøv gir økt forekomst av luftveislidelser, og kan føre til hjerte- og karsykdommer. Statens Forurensningstilsyn beregner at lokal luftforurensning fører til nedsatt levetid for 2200 personer i Norge hvert år og koster samfunnet store summer i nedsatt arbeidsevne og helseutgifter<sup>3</sup>. Problemet er størst i de store byene og enkelte sterkt trafikkerte veier, der nasjonale mål og grenseverdier for svevestøv og nitrogenoksid overskrides mange dager i året.

Under nasjonale strategier i planforslaget (s. 56 Lokal luftforurensning) trekkes det fram flere tiltak som det jobbes med. Gjennomgående for flere av krisetiltakene som har blitt presentert blant annet i Bergen når grensene for luftforurensning overskrides, er at de er kortsiktige. Å øke bomsatsene når situasjonen er som verst vil ikke løse problemet, kun bedre situasjonen mens avgiften er økt. Dette fører til at det blir krisestemming i Bergen og Oslo hver vinter. Etatene skriver i planforslaget at det finnes *“et bredt utvalg av virkemidler”*. Natur og Ungdom etterlyser virkemidler som sikrer en nedgang i lokal luftforurensning med varig virkning. Derfor er det gledelig at belønningsordningen for kollektivtrafikk har blitt strengere i oppfølgingen av at byer gjennomfører tiltak mot biltrafikken.

Natur og Ungdom mener tiltakene mot lokal luftforurensning er grovt mangelfulle. Redusert fart og støvdemping med saltløsning, er gode tiltak. Likevel er det alvorlig at det viktigste tiltaket for å redusere lokal luftforurensning, å redusere biltrafikken, er så lite vektlagt.

## Naturinngrep

Etappe målet for naturmiljø M3 i planforslaget til NTP 2014-2024 er formulert slik *“bidra til å redusere tapet av biologisk mangfold”*. I NTP 2010-2019 derimot står det *“unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner”*. Om dette er en styrking eller et tilbakesteget av ambisjonen er vanskelig å fastslå.

Naturen er verdifull og uerstattelig, og vi er avhengige av fungerende økosystemer i vårt daglige liv. I dag forsvinner arter i et tempo som er mellom 1000 og 10 000 ganger raskere enn normalt. I Norge står nesten 4000 arter på rødlista over truede og sårbare arter. Tap av leveområder er den største trusselen mot det biologiske mangfoldet i verden, fordi menneskelige inngrep som for eksempel veibygging ødelegger og stykker opp artenes leveområder på en slik måte at det blir umulig å leve der. Gjennom Nagoya-konvensjonen (CBD) er Norge forpliktet til å redusere tapet av biologisk mangfold drastisk. I dag er det for lett å bygge ned verdifulle naturområder, og NTP-forslaget legger ikke opp til noen stor endring på dette feltet.

Det er et stort problem at hensynet til verneområder stadig skyves til side i nasjonale utbyggingssaker. I tillegg til å føre til skadelige naturinngrep i de enkelte utbyggingssakene, svekker det også lokal tiltro til verneområder.

Ved naturinngrep gjelder det samme som for nedbygging av dyrka og dyrkbar mark, en vegutbygging fører ofte med seg boligbygging, kjøpesentre og næringsbygg. De indirekte virkningene av vegbygging kan ofte være vel så store for naturmangfoldet som en direkte nedbygging av et naturområde. Derfor krever Natur og Ungdom en grundig konsekvensanalyse av de indirekte virkningene vegbygging har på naturinngrep.

---

3 Statens Forurensningstilsyn i rapporten Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge (2007)

## Nedbygging av dyrka og dyrkbar mark

Verden trenger lokal og miljøvennlig matproduksjon. Landbruket er blant delene av samfunnet globalt som rammes hardest av klimaendringer. Samtidig må matproduksjonen økes kraftig.

I Norge er bare tre prosent av arealet dyrkbar mark. I Soria Moria-erklæringen satte regjeringa seg som mål å halvere omdisponeringa av viktige jordressurser innen 2010, til under 6000 dekar. Målet ble ikke nådd. I 2011 ble 6648 dekar dyrka mark omdisponert til andre formål enn jordbruk. Inkludert dyrkbar mark var tallet 10 542. Det bygges ned mest i områder med god matjord. I Stortingsmeldinga om Landbruks- og Matpolitikken slås det fast at omdisponeringa skal holdes under 6000 dekar. Natur og Ungdom mener den manglende måloppnåelsen viser at det trengs en langt sterkere jordvernpolitikk.

Veisektoren er en betydelig bidragsyter til at målet ikke ble nådd. Dessuten bygges store arealer ned som indirekte konsekvenser av veiutbygginger. Større veier skaper økt press på omkringliggende matjordarealer. Ofte blir det satt igang langvarige nedbyggingsprosesser, med blant annet nye boligområder og kjøpesentre. Natur og Ungdom krever at NTP gir en grundig analyse av de indirekte konsekvensene veibygging medfører for jordvernet.

Ved de aller fleste utbyggingsprosjekter vil det finnes flere alternative traseer, som vil innebære mer eller mindre tap av matjord. Natur og Ungdom mener NTP må slå fast at dersom et aktuelt prosjekt omfatter omdisponering av verdifulle landbruksarealer, skal det velges en trase som minimerer tapet av matjord. Det er et gjennomgående problem at effekter av arealinngrep ikke gjenspeiles i samfunnsøkonomiske analyser. I tilfeller hvor tap av matjord prissettes brukes en pris som ikke står i forhold til betydningen av matjord som en fornybar og uerstattelig naturressurs. Natur og Ungdom mener de samfunnsøkonomiske analysene må endres for å ta hensyn til betydningen av matjorda.

Ved siden av tiltakene som kan iverksettes gjennom Nasjonal Transportplan, mener Natur og Ungdom det trengs flere virkemidler for å redusere tapet av matjord til nærmest mulig null.

## Trafikksikkerhet

I 2010 mistet 208 personer livet på norske veger, og 714 ble hardt skadd. Av de forskjellige trafikkulykkestypene er det møteulykkene som er de mest alvorlige. Møteulykkene er også de ulykkene det skjer flest av, i 2010 var vel 40 prosent av ulykkene møteulykker<sup>4</sup>. Det er disse ulykkene det haster med å redusere.

I NTP 2010-2019 ble det foreslått et mål på trafikksikkerhet om at antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med en tredel innen 2020. Da utviklingen har vært langt mer positiv enn forventet, vil nå etatene skjerpe inn målet sitt til maks 100 drepte i vegtrafikken innen 2024 (planforslaget s.20). Natur og Ungdom roser satsningen på trafikksikkerhetstiltak og mener en halvering av drepte i forhold til gjennomsnittet for 2009-2011 og maks 500 drepte og skadde er et godt og realistisk mål.

---

4 Statistisk Sentralbyrå

Det er avgjørende å redusere trafikken både for å kunne fortsette trenden med nedgang i tallet på drepte og skadde, og for å kunne reduseres klimagassutslippene fra vegtrafikken. Antallet ulykker med personskade øker omtrent proporsjonalt med antallet kjørte kilometer hvis ikke det settes inn tiltak for å motvirke dette. Derfor anbefaler Natur og Ungdom et overordnet taktskifte for løsninger for mindre vegtrafikk. Dette må inkludere bedre arealplanlegging, en omfattende satsing på kollektive transportmidler og høyere avgifter på privatbilisme.

Hovedårsakene til ulykker ligger hos fører. Tretthet, uoppmerksomhet, illebefinnende og selvmord utgjør de største risikofaktorene. Men når ulykker skal forhindres, viser det seg at tiltak rettet mot fører har mindre effekt enn tiltak rettet mot vegmiljøet. For å redusere ulykkesrisikoen er det altså viktigst å gjøre vegene tryggere. Derfor må dette også prioriteres høyt i Nasjonal transportplan.

For å hindre den farligste formen for ulykker, møteulykkene, er det viktig å ha tydelig atskilte kjørefelt. Mens midtmarkering har -30-50 prosent effekt på møteulykker, har midtrekkverk en effekt på -80 prosent. Å bygge midtrekkverk er et tiltak som raskt og i svært stor grad reduserer dødsulykkene.

I etatens forslag forelås det (s. 155) å bygges ut 360 km nytt midtrekkverk og 110 km kollektivfelt. Dette er gode satsninger. Samtidig presiseres det at det bør bygges ut 400 km ny firefeltsvei. Natur og Ungdom vil påpeke at det viktigste trafikksikkerhetstiltaket er å flytte transport fra vei over til andre transportmidler. I NTP-forslaget 2010-2019 (s. 81) at "Særskilte trafikksikkerhetstiltak gir bare positiv effekt på målområdet trafikksikkerhet, men effekten her er i gjennomsnitt minst ti ganger bedre enn å prioritere store investeringsprosjekter". På bakgrunn av dette, sett i sammenheng med miljøproblemene vegtrafikken fører til, mener Natur og Ungdom at det i NTP-perioden må satses på målrettede trafikksikkerhetstiltak framfor store investeringsprosjekter som legger til rette for økt trafikk og forurensning.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006 - 2015 laget regionskontorene i Statens vegvesen i 2004 en oversikt over vegstrekninger som oppfylte kriteriene for bygging av midtrekkverk på eksisterende veg. Totalt viste oversikten rundt 500 kilometer veg. Vegdirektoratet plukket ut kun 80 kilometer av disse som de mente burde få midtrekkverk i perioden 2005- 2009. Natur og Ungdom mener det må settes av midler til å bygge midtrekkverk på strekningene Statens vegvesen plukket ut i 2004.

Trafikksikkerhetstiltak kan gi to typer effekter: de kan hindre ulykker i å skje, eller de kan gjøre at ulykkene blir mindre alvorlige når de først inntreffer. Redusert fart er et viktig trafikksikkerhetstiltak, som gir begge effektene. I 2001 reduserte Vegdirektoratet fartsgrensen på spesielt ulykkesutsatte strekninger fra 90 til 80 km/t, og fra 80 til 70 km/t. I 2004 ble det gjort en undersøkelse av hvilken effekt endringen i fartsgrensen hadde hatt på ulykker på de aktuelle strekningene. På 247 km veg som var skiltet ned fra 80 km/t til 70 km/t viste resultatene at antall drepte og hardt skadde ble redusert med mellom 23,4 og 35,1 prosent. Natur og Ungdom mener redusert fart i større grad må tas i bruks for å bedre trafikksikkerheten. Natur og Ungdom krever derfor at øvre fartsgrense på norske veier ikke overstiger 90 km/t.

Jernbanen er det mest trafikksikre transportmiddelet vi har, med 1 drept i 2006 og 3 i 2010. Ett godstog tilsvarer 24 vogntog. Ved å bygge ut jernbanen slik at 30 prosent av lastebiltrafikken og 10 prosent av persontrafikken overføres til tog, spares 40 liv hvert år. Natur og Ungdom mener derfor

det er nødvendig med en storsatsning på jernbane og målrettede trafiksikkerhetstiltak, framfor økt vegtrafikk, for å redusere antall ulykker.

## **2. SAMMENHENGENDE NASJONAL TRANSPORT**

### **Jernbane**

Norge vil i tiden framover ha en kraftig vekst i transportsektoren. Dersom vi skal møte dette behovet og samtidig kutte utslippene fra transport kreves det en omstilling av måten vi transporterer både mennesker og varer. Jernbane er det mest miljøvennlige transportmiddelet vi har, det er derfor viktig at det i dag legges en grunnlag for en langsiktig satsning som gjør jernbane konkurransedyktig i forhold til andre transportmidler som bil og fly. Jernbane bruker også lite areal i forhold til kapasiteten og vil bli viktig for å redusere inngrep i norsk natur og dyrkbar jord. En dobbeltsporet jernbane har samme kapasitet som to firefelts motorveier. Store deler av jernbanens anlegg har i dag høy alder, med forhold som fører til lav hastighet. På de trafikkunge strenkningene er dagens jernbanenett fullt utnyttet, og det er ikke plass til flere tog. Ytterligere trafikkøkning på dagens nett vil gå ut over driftsstabilitet og punktlighet. Det trengs derfor en storstilt utbygging av jernbanen for å gjøre tilbudet attraktivt for en større andel av gods- og persontransporten.

Til tross for at jernbanen har fått økte bevilgninger de siste årene er det fortsatt et stort etterslep på jernbanen i dag som fører til at tilbudet fortsatt ikke er godt nok som et alternativ til annen forruensende trafikk. Dette gjenspeiles også i prioriteringen i planforslaget til transportetatene. Med en planteknisk ramme på 45 prosent økning foreslås fortsatt ca. halvparten av midlene til vedlikehold og drift. Natur og Ungdom ser nødvendigheten for prioriteringen, men at ny-investeringene i jernbanen er nedprioritert i så stort grad ser vi på som kritikkverdig. Det er alvorlig at store satsninger som dobbeltspor på intercity-triangelet ikke på langt nær blir ferdigstilt, selv i en planteknisk ramme på +45 prosent. Jernbaneverket peker på at det vil kreves en planteknisk ramme på 135 prosent dersom hele intercity-triangelet skal stå ferdig utbygd i slutten av planperioden, samtidig som andre nødvendige tiltak som økt kapasitet for godstrafikken og tiltak på Vossebanen og Trønderbanen gjennomføres.

Natur og Ungdom krever derfor at de økonomiske rammene for investeringer i jernbanen økes betraktelig slik at jernbanen i denne planperioden sikres et kraftig løft. Samtidig må det bygges ut et moderne høyhastighetsnett i Norge. Planteknisk ramme +45 prosent gir ca. 7 mrd i årlige investeringer til jernbanen. Natur og Ungdom ser behovet for mer enn en dobling av dette til et nivå som ligger på 16-20 mrd i årlige investeringer. Dette medfører at investeringer må dreies over fra vei til bane.

### **Høyhastighetsutredningen**

Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning slo i januar fast at lyntog er fullt mulig å bygge i Norge, og at det vil føre til mindre klimagassutslipp.

Fly bruker 7 ganger mer energi enn tog, og det er beregnet at klimagassutslippene fra fly vil øke med 0,7 millioner tonn de neste årene. Flere av Europas mest trafikkerte flystrekninger finnes i Norge, og hver dag er det over 60 flyavganger mellom Bergen og Oslo. Samtidig sier mellom 75-95 prosent av reisende med fly at de ville valgt tog dersom reisen tok to og en halv time eller mindre. Med lyntog vil reisetiden mellom store norske byer reduseres betraktelig. Lyntog i Norge vil også kunne flytte godstrafikk fra vei til bane.

I Jernbaneverkets Høyhastighetsutredning ble områdene klimagassutslipp, både under bygging og i drift, naturinngrep, transportgrunnlag og økonomi belyst. Strekningene som ble utredet for lyntog var Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Gøteborg, Oslo-Stockholm, Oslo-Kristiansand-Stavanger, og Bergen-Haugesund-Stavanger. Overføring av gods fra vei til bane ble ikke belyst i stor grad i Høyhastighetsutredningen, noe Natur og Ungdom finner kritikkverdig. Effektene av overføring av godstrafikk må derfor belyses bedre i videre planlegging av et moderne jernbanenett i Norge.

Høyhastighetsutredningen konkluderte med at høyhastighetstog i Norge er bedriftsøkonomisk lønnsomt dersom investeringskostnaden holdes utenfor. Samfunnsøkonomien kom negativt ut i utredningen. Det var også et sprik i klimagevinsten på hver trasé og traséene imellom. Samtidig viste man til en annen klimamodell i KVVU for Intercity som øker klimagevinsten på høyhastighetsstrekningene betraktelig.

Gevinsten av å bygge ut et høyhastighetsnett i Norge betinges i stor grad av politiske valg. Trasévalg, valg av teknologi til infrastruktur, andre samferdselsutbygginger på de samme strekningene og areal-planlegging i tilknytning til høyhastighetsbanene er med å spille inn på lønnsomhet og klimagevinst. Det må gjennomføres en konseptvalgutredning som belyser styrken og svakheten med de forskjellige løsningene. Kapasiteten på veistrekningene langs de foreslåtte høyhastighetsstrekningene må ikke økes. Investeringer må gå til vedlikehold av eksisterende vei, trafiksikkerhet og større investeringer i bane. Her må staten samarbeide tett med fylkeskommune og kommune for å nå de beste løsningene for jernbanen.

**Utbyggingen av høyhastighetsbaner må starte i kommende planperiode og traseene må stå ferdig innen 2030. Klimagevinst og transportgrunnlag må vektlegges i prioriteringen av første strekning og naturmangfoldet må ivaretaes i så stor grad så mulig.**

## **Konseptvalgutredningen for InterCity**

16. februar presenterte Jernbaneverket konseptvalgutredningen for InterCity. Her ble det klart at InterCity-strekningene med dobbeltspor på Vestfold-, Østfold- og Dovrebanen kan planlegges og bygges på 10 år, avhengig av politisk vilje til å bevilge penger. InterCity-området vil oppleve en enorm befolkningvekst de neste tiårene. Bare i Oslo og Akershus er det forventet 450 000 flere innbyggere fram til 2040. Transportveksten som følge av befolkningsveksten må tas med miljøvennlige reisemidler om klimagassutslippene skal kuttes i samsvar med målene.

Med dobbeltspor på Østfoldbanen mellom Oslo og Halden vil antall reisende årlig mer enn dobles, fra 2,3 millioner til 4,8 millioner. Det forventes en stor overgang fra pendlere med personbil til pendlere med toget inn til Oslo-området. Transportkorridoren fra Oslo til Sverige gjennom Oslo er i dag en av Norges viktigste for transport av gods fra Europa. I dag er det en minimal andel av godstrafikken som foregår på jernbane fra Europa. Med dobbeltspor fra Halden til Oslo vil markedsandelen for godstrafikken økes til 45 prosent fra kun 17 prosent i dag.

For Dovrebanen er tallene tilsvarende positive. I Mjøs-området forventes det en befolkningsvekst på 10 til 20 prosent fram mot 2040. Dobbeltspor fra Lillehammer til Oslo vil øke antall reisende på denne strekningen fra 1,5 millioner i dag til 2,9 millioner. På Vestfoldbanen vil dobbeltspor på hele strekningen fra Oslo til Skien føre til 9,5 millioner reisende med klimavennlig tog hvert år, mot 4,8 millioner i dag. Reisetiden mellom Oslo og Porsgrunn vil reduseres med 1 time og 9 minutter.

Dobbeltspor på hele InterCity-triangelet vil kutte norske klimagassutslipp med 45 000 tonn CO<sub>2</sub> i året. Å bygge ut togtilbudet på Østlandet vil også være et viktig tiltak for å bedre trafiksikkerheten. Tog er det mest trafiksikre transportmiddelet, og vil med en full utbygging føre til at det blir 87



færre drepte og skadde på strekningene hvert år.

Strekningene vil alle bli klimanøytrale innen et tidsrom på 5 til 8 år.

**Jernbaneverket slår fast at raskest mulig utbyggingstid med planlegging er 10 år. Det må fastsettes en dato for planlagt ferdigstillelse, og Natur og Ungdom mener dobbeltsporet på alle strekningene bør stå ferdig i løpet av 2023.**

Utredningene viser at dette kan være en del av en høyhastighetsutbygging. Utbyggingen av Intercity-triangelet og høyhastighetstog kan komplementere hverandre og gjøre hvert prosjekt mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. Utbyggingen må derfor planlegges på en måte som gjør at banene har kapasitet til både høyhastighetstog, intercitytrafikk og gods. Det må satses på et flerbrukskonsept.

## Vei

En femtedel av norske utslipp kommer fra biltrafikken, som også står for en stor del av utslippene i norske byer. Norsk velstandsøkning betyr at vi kommer til å reise mer og lengre, og prognosene viser at alle transportformer vil få en kraftig økning. Dette betyr økte utslipp fra veitrafikken. Å satse på økt bruk av biodrivstoff, og å erstatte deler av bilparken med el-biler og hybridbiler, samt utvikling av hydrogenbiler, vil ikke være nok. Samtidig fører utbygging av fire-felts motorveier til mye større inngrep i natur og dyrkbar mark enn tilsvarende kapasitet på tog.

I de forskjellige plantekniske rammene for statens vegvesen prioriteres drift og vedlikehold av eksisterende veinett, men Natur og Ungdom mener likevel at det ligger inne for mye midler til nye store veiutbygginger. Med uttalte mål om miljø og reduksjon av klimagassutslipp er det avgjørende å redusere utslippene fra vegtrafikken. Fortsatt utbygging av forurensende mangefelts motorveier legger til rette for forurensende trafikkvekst i form av økt privatbilisme og transport av gods på vei. Dette er et uforsvarlig valg både med tanke på miljø og trafikksikkerhet. All erfaring viser at økt kapasitet på veiene fører til mer trafikk, som igjen gir økte utslipp.

I dag går det meste av inntjente midler fra bompenger til å finansiere nye veiutbygginger. Dette gjør det for lett å bygge ut mer vei. Inntekter fra bompenger må dreies over til å finansiere både lokal kollektivtrafikk og store investeringer i jernbanen. Riksveier som går langs planlagte togstrekninger må avgiftslegges og midlene øremerkes til jernbanen. Samtidig som bompenger fører til redusert bilbruk vil gevinsten økes ytterligere i form av bedre kollektivtrafikk.

**Natur og Ungdom krever at det fram til 2023 ikke må gjennomføres store vegutvidelser som vil legge til rette for økt trafikkvekst på vei. I stedet må de planlagte midlene brukes på trafikksikkerhetstiltak på de strekningene der dette er nødvendig. Frigjorte midler og inntekter fra veiprising må omprioriteres til å styrke jernbanenettet.**

## Luftfart

Nasjonal politikk har så langt ikke klart å dempe norsk flytrafikk og desverre legger også NTP-2014-2023 opp til økte utslipp fra flytrafikken. Transportøkonomisk Institutt's Reisevaneundersøkelse for fly 2011 konkluderte med at innenlands flytrafikk har økt med 6,3 prosent og utenlands flytrafikk med 11,8 prosent siden 2009. Norge har noen av Europas mest trafikkerte flyruter, spesielt Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Oslo-Trondheim utmerker seg helt i toppsjiktet. Dersom vi skal kutte utslippene fra flytrafikken kan det ikke legges opp til store utvidelser slik planforslaget skisserer.

Det må det innføres en klimaavgift på alle flystrekninger som øremerkes til utbygging av jernbane. For å oppretholde en god distriktspolitikk må noe av disse midlene subsidiere flyruter til steder som ikke vil bli berørt av jernbaneutbyggingen, som for eksempel Nord-Norge.

**Kapasiteten på norske flyplasser må ikke utvides. Det må innføres en klimaavgift på alle flyreiser som øremerkes til nye jernbaneinvesteringer.**

### 3. BYOMRÅDER

I de store byområdene trengs en storsatsing på kollektivtrafikk. Veitrafikken utgjør ofte halvparten eller mer av byers klimagassutslipp, og det er i byområdene problemene med lokal luftforurensing og støy er størst.

I avsnitt 3.1 om byområder (s.23) skriver fagetatene: «Den raske befolkningsveksten i byområdene gjør det mulig å skape mer konsentrert byutvikling og mer miljøvennlig transport. Dette er også helt nødvendig. Vi kan ikke bygge oss ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veier.»

Natur og Ungdom støtter fagetatenes vurdering, og mener det er et riktig utgangspunkt i møte med framkommelighets- og miljøutfordringene i de store byene.

#### **Sats kollektivt!**

For yrkestrafikken er den store mengden trafikk i og rundt byområdene et stort problem. Busser og trikker blir lite attraktive når de står i samme kø som bilene, og varetransport kommer ikke fram i tide. Natur og Ungdom mener økt framkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for å gjøre kollektive transportmidler konkurransedyktige, og få ned andelen biltrafikk i byområdene. Reisevaneundersøkelser viser at reisetiden er det avgjørende for folks valg av transportmiddel. Derfor må kollektivtrafikken hele tiden kjennetegnes av kort reisetid og hyppige avganger. Bare på den måten kan kollektivtrafikken være et reelt alternativ til bilen.

Ansvar for kollektivtrafikken og utviklingen av byområdene ligger i stor grad hos kommunene og fylkene, men det trengs økte bevilgninger fra staten for å gjennomføre tiltak for mer miljøvennlige byer. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan omhandler kapittel 6 byområder, og ser på hvilke tiltak som kan gjennomføres for å bedre framkommelighet og miljø i de største byområdene. Målene er rettet mot hva som kan gjøres lokalt, og hvilke infrastrukturplaner som foreslås gjennomført i de ulike byområdene, mens det er lite fokus på hva staten kan bidra med for å gjøre transporten i byområdene mer miljøvennlig. Det må være et nasjonalt mål for Nasjonal transportplan å bidra til mer miljøvennlige byer gjennom bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og legge til rette for restriktive tiltak mot biltrafikken gjennom ulike belønningsordninger og insentiver.

Nå som flere byer er inkludert i Belønningsordningen for lokal kollektivtrafikk, bør også potten økes ytterligere, så ordningen fører til at flere gode tiltak gjennomføres. Et godt kollektivtilbud alene har liten effekt for å redusere biltrafikken, derfor må belønningsordningen premiere byer som tar i bruk restriktive virkemidler mot biltrafikken, fremmer gange og sykling og fører en transportreduserende og kollektivtrafikkvennlig arealpolitikk. Ordningen bør bli mer forutsigbar, og tilskuddene må kobles til forpliktende avtaler mellom stat og mottaker. Natur og Ungdom krever derfor at belønningsordningen utvides med økte økonomiske rammer til å omfatte flere byer og områder.

Det er også nødvendig å legge til rette for økte midler til drift og organisering av kollektivtrafikken. For eksempel bør inntekter fra køprising eller bompenger brukes på kollektivtrafikken som et ledd i å styrke

de miljøvennlige alternativene. For å øke tempoet i utbygging av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier er det nødvendig å øke planarbeidskapasiteten for disse formålene i Statens vegvesen. Derfor krever Natur og Ungdom øremerkede midler til Statens vegvesen til planlegging og regulering av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier.

Gode rabattordninger på enkelt- og periodebilletter er en forutsetning for at kollektivtransporten skal være et attraktivt alternativ til bilen. I dag er rabatten og prisnivået svært forskjellig fra fylke til fylke. Natur og Ungdom krever 60 prosent rabatt på enkelt- og periodebilletter for ungdom i hele Norge.

## Restriktive tiltak

I Stortingets klimaforlik er det enighet om at kollektivtrafikken skal ta all vekst i persontrafikken i de store byene i fremtiden. Natur og Ungdom mener det er et godt mål, men om klimagassutslippene skal kuttes må biltrafikken reduseres. Da må det bli vanskeligere å bruke bilen, og det må på plass restriktive tiltak mot biltrafikken. Å redusere antall parkeringsplasser i byene er et enkelt grep for å gjøre det mindre attraktivt å bruke bilen. Det gjelder både parkering på gateplan og i egne parkeringshus. Det er bra at Klimameldinga varsler at kommunene skal kunne innføre avgift på private parkeringsplasser, f.eks. ved kjøpesentre.

Køprising er et sterkt restriktivt tiltak som gjør det dyrere å kjøre inn til byen i rushtiden. Samtidig går midlene som kommer inn direkte til kollektivtrafikken. I dag er det ingen norske byer som benytter seg av mulighetene kjøprising gir. **Natur og Ungdom mener det gjennom NTP må komme sterkere statlige insentiver for å få på plass kjøprising og andre restriktive tiltak i de store byene, blant annet gjennom Belønningsordningen.**

## Oslo-området

Ingen storby i Europa vokser like raskt som Oslo. Det forventes en befolkningsvekst på 250-300 tusen mennesker innen 2020. Skal denne trafikkveksten tas av privatbilisme, kommer miljø- og framkommelighetsproblemer i byen til å øke dramatisk. Kollektivtrafikken er nødt til å håndtere denne veksten, slik etatenes forslag til Nasjonal Transportplan også legger til grunn. Forslaget fra forhandlingsutvalget for revidert Oslopakke 3 gjør det motsatte, og legger opp til store veiutbygginger de neste 30 årene. Kun 500 millioner er satt av til ny t-banetunnel, men det trengs sannsynligvis over 10 milliarder for å få den på plass.

Natur og Ungdom krever at det settes av store bevilgninger til ny t-banetunnel, jernbanetunnel, utvidelse av kollektivtilbudet og utbygging av sykkelveinettet. Denne satsningen må gå på bekostning av de planlagte veiutbyggingene som E18 Vestkoridoren. I tillegg må det på plass sterke restriksjoner på eksisterende biltrafikk. Natur og Ungdom støtter Klimaforlikets mål om at all vekst i persontransporten i de store byene skal tas med kollektivtransport. Revidert Oslopakke 3 som er vedtatt i Oslo kommune er ikke forenelig med dette målet. **Oslopakke 3 må reforhandles og bli en miljøpakke som satser på kollektivtrafikk fremfor vei.**

## Satsning på gang- og sykkelveier

61 prosent av reisene med lengde 1-3 km skjer med bil, og 46 prosent av reisene som bilfører er kortere enn 5 km. Potensialet for å redusere disse bilturene er stort, men det krever en satsning på gang- og sykkelveier, og begrensninger mot biltrafikken. Dette vil gi reduserte klimagassutslipp og gi et bedre bymiljø.

Sykling er en individuell transportform som er miljøvennlig og helsefremmende. Samtidig er syklistene en utsatt trafikantgruppe. Til tross for høye ulykkestall ser vi at det i liten grad tas hensyn til sykklendes behov. Syklistene føler seg presset på vegen, og politiet henviser syklende til fortauet, som er et vegareal for fotgjengere. Høye ulykkes- og skadetall krever at vegmyndigheter og politikere tar et langt større

ansvar for å sikre syklendes plass på vegen, samt syklendes fremkommelighet og sikkerhet.

Det er viktig at veganlegg for sykkeltrafikk oppleves attraktivt for dem som sykler. Medfører bruk av sykkelveger omveger, dårlig fremkommelighet eller manglende flyt i trafikken, vil mange som sykler heller velge bilen. Vedlikehold og standard på vegnettet for sykling har også stor betydning for bruken og sikkerheten. I Klimameldingen er det satt mål om at de årlige bevilgningene til gang- og sykkelveger dobles fra dagens nivå som er på 301,6 millioner kroner. **Natur og Ungdom krever at NTP 2014-2023 følger opp Klimameldingen, og at bevilgningene dobles fra dagens nivå.**

## 5. STRATEGIER FOR TRANSPORTMIDDELFORDELING

Et godt kollektivtilbud, god tilrettelegging for sykling og gange i byer og tettsteder og overføring av gods fra vei til sjø og bane er viktige strategier i regjeringens politikk for å redusere miljøproblemene fra transport. I innledningen til planforslagets kapittel 8 står det: «Det må bli lønnsomt å velge kollektive løsninger for jobb- og fritidsreiser, og det må bli mer attraktivt å gå eller sykle til jobb og skole». Reisetid er ofte det mest avgjørende for folks valg av transportmiddel. Derfor må de miljøvennlige transportmidlene til enhver tid være de mest attraktive, med kort reisetid og hyppige avganger. Natur og Ungdom mener strategien for transportmiddelomfordeling må gjøres klarere ved at de miljøvennlige transportmidlene prioriteres framfor de forurensende.

## 6. OPPSUMERING AV NATUR OG UNGDOMS KRAV

- Et styrende mål for konkrete reduksjoner av klimagassutslippene, og karbonregnskap for alle tiltakene i planen
- CO<sub>2</sub>-avgiftene i transportsektoren må økes, og dieselavgiften må opp på bensinnivå.
- Ingen nye kapasitetsøkende motorveier
- Flyplasskapasiteten må ikke økes. Det må innføres en klimaavgift på alle flyreiser som øremerkes til nye jernbaneinvesteringer.
- Utbygging av høyhastighetsstrekninger for jernbane må starte i løpet av NTP-perioden
- Belønningsordningen utvides med økte økonomiske rammer til å omfatte flere byer og områder.
- Dobbelspor på Intercity-triangelet må fullføres innen utgangen av NTP-perioden.
- Veiutbygginger skal ikke disponere verdifulle landbruksarealer og verneverdige naturområder
- Oslopakke 3 må reforhandles og bli en miljøpakke som satser på kollektivtrafikk fremfor vei
- Bevilgningene til gang- og sykkelveier dobles fra dagens nivå.
- Sterkere statlige insentiver for å få på plass køprising og andre restriktive tiltak i de store byene, blant annet gjennom Belønningsordningen.
- 16-20 mrd må årlig gå til investeringer i jernbane

**Sign**  
**Tage Erlend Tellnes**  
**Nestleder i Natur og Ungdom**

**Sign**  
**Ingrid Rønning Strand**  
**Fagmedarbeider i Natur og Ungdom**