

29. juni 2012

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014–2023 SAMT HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN**

### **Innledning**

Naturvernforbundet avgir herved sin uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP). I samme uttalelse har vi også tatt med våre kommentarer til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning.

### **Hovedbudskap**

- Samferdselsinnsatsen må vris fra utbygging av motorveger og flyplasser til utbygging av jernbane og annen kollektivtransport samt bedre tilrettelegging for gange og sykling. Utbygging "i pose og sekk" er ingen miljøløsning. Det trengs klare prioriteringer.
- Vegmidlene må primært gå til bedre vedlikehold, utbedringer og trafikksikkerhets-tiltak samt tiltak for å fremme gange og sykling. Det bør søkes enklere løsninger, som to- og trefeltsveger med midtrekkverk for moderate hastigheter, framfor firefelts motorveger.
- Et viktig prinsipp må være at statlige midler tildeles når lokale og regionale myndigheter er villige til å innfri nasjonal transport- og miljøpolitikk. Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk må styrkes vesentlig, til minst 3–4 mrd. kroner årlig innen 2020.
- I tillegg må det må inngås regionale utbyggingsavtaler mellom staten og fylkeskommuner/kommuner, som forplikter staten til baneutbygging og regionale/lokale myndigheter til å føre en miljøriktig politikk som styrker toget på bekostning av bilbruk.
- For å få et nødvendig løft for jernbanen må vedlikeholdet økes og investeringene mer enn firedobles, til 20 mrd. kroner årlig. IC-strekningene må være ferdig utbygd i 2023 og blir første etappe av høyhastighetsbaner mellom landsdelene.
- For å skaffe nok midler til kraftig økt jernbanesatsing, og samtidig dempe bil- og flytrafikken, bør penger fra bomstasjoner langs motorvegene brukes til å bygge ut jernbanen på samme strekning. I tillegg må det innføres en ny klimaavgift på flytrafikken, som også bidrar med penger til økt jernbaneutbygging.
- Nye beregninger viser at miljøgevinsten av utbygging av IC-strekningene økes vesentlig når dette kombineres med at det blir dyrere å bruke bil.
- Høyhastighetsutredningen må følges opp med tilleggutredninger, som bl.a. synliggjør effektene for godstrafikken på bane. Tidlig i første fireårsperioden (2014–2017) må det gjennomføres korridorvis konseptvalgutredninger (KVU-er) med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1) for fjernstrekningene/høyhastighetskorridorene.
- For å realisere målet om mer gods fra veg til sjø og bane må Kystverkets og Jernbaneverkets investeringer økes vesentlig, CO<sub>2</sub>- og drivstoffavgiftene må høynes, samtidig som det innføres nye støtte- og insentivordninger.

## Grunnleggende kommentarer

### Trafikkveksten er hovedutfordringen

Det er trafikkveksten som er hovedutfordringen i arbeidet for å minske miljøproblemene fra transportsektoren. Flere biler krever at mer matjord og naturområder legges under asfalt. Flere kjøretøy skaper mer støy og krever mer energi, som igjen genererer klimagassutslipp og helseskadelig luftforurensing. Tiltak som demper transportbehovet, vil ha store vinn-vinn-effekter for både lokale, regionale og globale miljøproblemer.

Til tross for stadig ny teknologi har energiforbruket og klimagassutslippene vokst sterk. Vegtrafikkens klimagassutslipp har økt med nesten 30 prosent i perioden 1990–2011. Norske flyselskap slapp i 2010 ut nesten 100 prosent mer klimagasser enn i 1990, og bare i perioden 2005–2010 var utslippsveksten på hele 55 prosent.<sup>1</sup>

Det ligger et betydelig potensial for miljøforbedring gjennom ny teknologi, men det er fortsatt en stor fare for at trafikkveksten vil utlikne store deler av gevinstene. Eksempelvis vil Klimakurs skisserte elbilsatsing resultere i at 5 prosent av personbiltrafikken blir elektrisk i 2020. Klimagevinsten av dette vil utliknes dersom det opprettes bare én daglig flyavgang tur-retur på hver av rutene Oslo–New York og Oslo–Bangkok med moderne fly.<sup>2</sup>

### Strategi for redusert transportbehov

Det er ikke bærekraftig med en fortsatt vekst i energi- og arealforbruk til transportformål. Det er derfor avgjørende at NTP og øvrige statlige virkemidler har som hovedmål å begrense transportomfanget, bl.a. gjennom å fremme en bevisst arealpolitikk med fortetting og dermed korte reiseavstander mellom hjem, arbeid, barnehage og skole som resultat. Ny transportstruktur må ikke ha til formål å bidra til økt spredning av boliger og arbeidsplasser i større arbeidsregioner. Begrepet *regionforstørring* er blitt mye brukt, og gjerne med positivt fortegn. Men vi må være klar over at dette ofte kan stride mot viktige miljømål.

Vi vil spesielt peke på vegprosjekt som reduserer reisetida med bil, noe som ofte resulterer i økte avstander mellom hjem og arbeid og ellers fører til en mindre konsentrert arealbruk, som også svekker kollektivtransportens konkurransevne og gjør sykkel og gange mindre attraktivt.

Naturvernforbundet vil minne om det såkalte transporthierarkiet, eller firetrinnsmetodikken, som det kalles i Statens vegvesens vegnormaler (håndbok 017), som er en systematisk arbeidsmetode som følger opp rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Firetrinnsmetodikken beskriver hvilken rekkefølge utfordringene i trafikksystemet skal analyseres i. Første analysetrinn i metodikken er tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel. Naturvernforbundet forventer at vegnormalene følges opp på dette punktet, og at første analysetrinn får den plassen det skal ha både i NTP og i det mer detaljerte planleggingsarbeidet i regi av transportetatene.

Arbeidet med å begrense transportbehovet må også sette søkelyset på lengre reiser. Økt bruk av kommunikasjonsteknologi som f.eks. videokonferanse kan bidra til en kraftig reduksjon av reisebehovet. Det som er svært skuffende, er at statseide Avinor aktivt jobber for at veksten i flytrafikken skal bli større enn hva prognosene viser.<sup>3</sup> Dette står i kontrast til Statens vegvesen, som i mange tilfeller arbeider for å *begrense*

<sup>1</sup> Se Statistisk sentralbyrås utslippsstatistikk: <http://ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/>

<sup>2</sup> Se notatet *Flytrafikken: Sterk utslippsvekst strider med klimamål*: <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2012/Sa%20mferdsel/120309-samferdsel-momenter%20flytrafikk.pdf>

<sup>3</sup> Avinors direktør for store lufthavner fortalte på Polyteknisk Forenings fagmøte om flytrafikk 13. april 2011 at selskapet aktivt arbeider for at trafikkveksten skal bli større enn hva prognosene viser.

privatbilbruken, både gjennom informasjonsarbeid, tilrettelegging for alternative reisemåter og arealplanarbeid (og i enkelte tilfeller også gjennom innsigelser mot planer som skaper trafikk).

Naturvernforbundet konkluderer med at NTP bør presentere en egen strategi med tilhørende virkemidler som bidra til reduksjon i transportbehovet. Strategien bør også inkludere tiltak som kan dempe trafikkmengden relatert til grensehandel.

Som ledd i arbeidet med å dempe transportomfanget og fremme de mer miljøriktige transportformene må det bli dyrere å forurense. Eksempelvis må CO<sub>2</sub>-avgiftene i transportsektoren økes, og dieselavgiften må opp på bensinnivå

#### Analysemodellene må speile miljømål

For å få samsvar mellom mål og virkemidler er det avgjørende at det samfunnsøkonomiske modellapparatet tar hensyn til transport- og miljøpolitiske mål. To viktige mål som er relevante her, og som er nedfelt i stortingsmeldinger, er målet om at transportsektoren skal redusere sine klimagassutslipp med 2,5–4,0 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv. innen 2020, og at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Når det er et mål at transportsektoren skal redusere sine utslipp med en bestemt mengde, må det eksempelvis legges inn en utslippskostnad som gjelder denne sektoren – og ikke generelle utslippskostnader (f.eks. kvotepris).

Det er også viktig at det i planleggingsarbeidet gjøres langsiktige vurderinger, som forsøker å ta hensyn til framtidige innstramminger i miljøkrav som det er nærliggende å anta at vil komme, f.eks. krav som gjør at det anerkjente 2-gradersmålet i klimapolitikken vil bli nådd.<sup>4</sup> Da må utslippsreduksjonene bli *vesentlig* større enn det som til nå er vedtatt. Tilsvarende innskjerpinger bør også forventes for at Norge skal kunne innfri sine internasjonale forpliktelser om naturmangfold, og det er heller ikke urimelig å anta at det vil bli strengere krav om vern av matjord og reduksjon i f.eks. støy og lokal luftforurensing.

Vi mener det er mye som taler for at det samfunnsøkonomiske modellapparatet som brukes for å analysere samferdselsinvesteringer, må verdsette miljøskader langt høyere i dag, som bl.a. betyr at det må legges inn forutsetninger om økte avgifter på f.eks. vegtrafikk og luftfart.

#### Helseaspektet viktig

Ifølge rapporten *Klima og transport* står reiser på 10–100 km for 57 prosent av persontransportens klimagassutslipp i Norge.<sup>5</sup> Likevel vil det være betydelige miljøgevinster å hente i å dempe transportomfanget og endre reisemiddelfordeling også på kortere turer. Her framstår sykkel og gange som svært gunstige transportmåter for natur, miljø og folkehelse. De samfunnsøkonomiske gevinstene av å øke den fysiske aktiviteten i samfunnet vil være formidable og dermed bidra til at svært mange tiltak som også slår positivt ut for natur og miljø, vil være lønnsomme å gjennomføre. Også tiltak som øker bruken av kollektivtransporten på bekostning av bilbruk, vil bidra til økt fysisk aktivitet.

---

<sup>4</sup> Norge har som mål at den globale gjennomsnittstemperaturen ikke må stige med mer enn 2 °C i forhold til førindustriell tid. FNs klimapanel har anslått at det er nødvendig med utslippsreduksjoner i den rike del av verden på 25–40 prosent innen 2020 og 80–95 prosent innen 2050, sett i forhold til 1990-nivå, dersom vi skal unngå temperaturstigninger på mer enn i overkant av 2 °C. Til tross for utslippsreduksjoner i denne størrelsesordenen vil sannsynligheten for å overstige 2-gradersmålet kunne være høy, noe som peker mot at utslippsreduksjoner på 40 prosent eller mer i verdens rike land i perioden 1990–2020 vil være mest i tråd med 2-gradermålet.

<sup>5</sup> Se figur på side 84 i rapporten *Klima og transport*, skrevet av Vista Analyse for Samferdselsdepartementet i 2008. Merk at det er brukt samme utslippsfaktor per kilometer for alle bilreiser, noe som undervurderer korte reiser:

<http://www.vegvesen.no/attachment/125323/binary/240447>

### Naturvernforbundet krever

- NTP må inneholde en strategi for redusert transportbehov.
- For å få samsvar mellom mål og virkemidler er det avgjørende at det samfunnsøkonomiske modellapparatet tar hensyn til transport- og miljøpolitiske mål.
- I planleggingsarbeidet må det gjøres langsiktige vurderinger, som forsøker å ta hensyn til framtidige innstramminger i miljøkrav og dermed verdsetter miljøforbedring høyere.
- Det er viktig at også helsegevinstene av satsing på kollektivtransport, sykkel og gange blir verdsatt når samferdselsmidlene fordeles.

### **Byområdene – ingen personbilvekst**

#### Klare føringer i Klimaforliket

Meld. St. 21 (2011–2012) *Norsk klimapolitikk* og det etterfølgende Klimaforliket på Stortinget har adoptert transportetatens forslag om at persontrafikkveksten i storbyregionene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er bra og legger klare føringer for NTP 2014–2023.

#### Belønningsordninger viktig

Transportetatens NTP-forslag presenterer en god beskrivelse av utfordringer, muligheter og tilhørende virkemidler i storbyregionene. Naturvernforbundet forutsetter at bruken av avtaler mellom staten og byregionene om belønningsmidler videreføres, med strenge krav til lokale myndigheter om en miljøriktig areal- og transportpolitikk, som inkluderer restriktive grep for å dempe bilbruken samt prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange framfor vegutbygging. Motytelsen må være at staten legger langt mer penger på bordet, som kan brukes til kollektivtransport, sykkelveger og tiltak for gående.

I rapporten om byområdene fra utredningsfasen i NTP, foreslår transportetatene at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk økes til om lag 3–4 mrd. kroner årlig. Naturvernforbundet støtter dette ambisjonsnivået, som vil kunne gi betydelige insentiver til å føre en miljøriktig politikk, samtidig som nivået vil tillate store investeringer bl.a. i T-bane-/bybaneløsninger, eventuelle superbuss-løsninger samt kommunale sykkelveger. Transportetatene foreslår også stimuleringsmidler for sykkeltiltak i mindre byer og tettsteder, noe Naturvernforbundet støtter. Staten må ellers øke sine bevilgninger til kollektiv-, sykkel- og gangtiltak langs riksvegnettet.

#### Statlige bidrag i bypakker

Dersom det er aktuelt for staten å bidra med statlige investeringsmidler i bypakker (utover belønningsmidler), må staten stille strenge krav om at pakkene ikke er i strid med nasjonal transport- og miljøpolitikk. Det er svært kritikkverdig at det f.eks. ikke er gjennomført klimaberegninger av virkningene av den reviderte Oslopakke 3. Staten må stille krav om at dette gjennomføres. Vegprosjekt som viser seg å gi økte klimagassutslipp, må ikke få statlige bidrag.

#### Flere statlige grep nødvendig

Det er bra at Klimameldinga varsler at kommunene skal kunne innføre avgift på private parkeringsplasser, f.eks. ved kjøpesentre. Naturvernforbundet ber også om at pendlerfradraget, som stimulerer til pendling over lengre distanser, må legges om. Dagens praksis, som innebærer at gratis parkeringsplass på jobb er et skattefritt gode, mens arbeidsgiverbetalt månedskort må skattlegges, er urettferdig og ulogisk og må endres.

Utbygging av jernbanen er et viktig grep for å stanse biltrafikkveksten i storbyregionene. Nødvendige tiltak drøftes i egen omtale om jernbanen.

### Naturvernforbundets krav

- Belønningsordningen må videreføres, med strenge krav om lokale grep.
- Belønningsordningen må gradvis økes fra Klimaforlikets ambisjon på 0,9 mrd. kroner i 2013 til minst 3–4 mrd. kroner årlig innen 2020.
- Det må stilles krav om at bypakker med statlige bidrag er i tråd med nasjonal transport- og miljøpolitikk. Staten må ikke gi penger til vegprosjekter, f.eks. i Oslopakke 3, som gir økte klimagassutslipp.
- Det trengs stimuleringsmidler for sykkeltiltak i mindre byer og tettsteder, foruten økte statlige midler til kollektiv-, sykkel- og gangtiltak langs riksvegnettet.
- Kommunene må kunne innføre avgifter på private parkeringsplasser.
- Pendlerfradraget må ikke lenger stimulere til pendling over lange distanser.
- Gratis parkeringsplass på jobb må ikke lenger være et skattefritt gode.

### **Godstransport fra veg til sjø og bane**

#### Betydelig overføringspotensial

Naturvernforbundet er enig i at mer gods må gå på sjø og bane, og da naturligvis som erstatning for lastebiltransport. NTP tar utgangspunkt i at det er størst mulighet for å overføre gods fra veg til sjø og bane når avsender og mottaker befinner seg nærmere enn 25 km unna havn eller jernbaneterminal, og når avstanden mellom terminalene er mer enn 250 km. Ifølge NTP utgjør slike transporter 25 prosent av lastebilenes transportarbeid. Likevel anser transportetatene at 10–15 prosent er et rimelig utgangspunkt for hva som kan oppnås.

Naturvernforbundet mener dette er for lite ambisiøst. Intermodalitet innebærer at lastbærere kan flyttes av og på ulike transportmidler på en smidig måte. Det betyr at vi har et langt større potensial til å flytte gods fra veg til sjø og bane på hovdetransportdistansen, derom vi også inkluderer godsmengder som har større avstander til terminalene enn 25 km. En forutsetning er naturligvis at transporttilbudet ellers framstår som effektivt.

#### Svært vanskelig for gods på bane

Situasjonen for godstransport på bane er bekymringsfull. I perioden 2004–2008 var det en god vekst i banetransportene, men deretter har vært en nedgang. En viktig årsak til nedgangen er at jernbanen er upålitelig, som i stor grad skyldes dårlig infrastruktur. Dette krever tiltak på kort sikt, som bedrer jernbanens driftsstabilitet og sørger for konkurransedyktige terminaler. Og det trengs en langsiktig strategi for å utvikle en konkurransedyktig baneinfrastruktur mellom landsdelene, for person- og gods-transporter, som også blir en del av debatten om høyhastighetsbaner.

Som et strakstiltak, og dels som kompensasjon for en upålitelig og lite konkurransedyktig baneinfrastruktur, mener Naturvernforbundet det er riktig at staten overtar kostnadene for drift av de offentlige godsterminalene på linje med den nasjonale baneinfrastrukturen og inkluderer omlastingstjenester som en del av ytelsen.

#### Kystverket trenger økte rammer

Vi ser et betydelig potensial i å få mer gods fra veg til sjø, særlig import- og eksportgods, som med fordel kan bruke sjøvegen på en større del av distansen, f.eks. direkte til/fra Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge. Også for sjøtransporten er det nødvendig med økte midler til infrastrukturtiltak. Tiltak i farleder er viktig.

#### Flere grep nødvendig, som flytter transporter til sjø og bane

Foruten tiltak som skaper en bedre infrastruktur for gods på sjø og bane, må også øvrige rammebetingelser endres for å oppnå tilstrekkelig overføring. Økte CO<sub>2</sub>- og dieselavgifter vil både styrke sjø og bane og samtidig føre til en mer effektiv vegtransport. Vi frykter at

innføring av større og tyngre vogntog (som 20,25 meter og 60 tonn) vil vri konkurranseforholdet i lastebilens favør og dermed undergrave målet om godsoverføring, i miljøets disfavør.

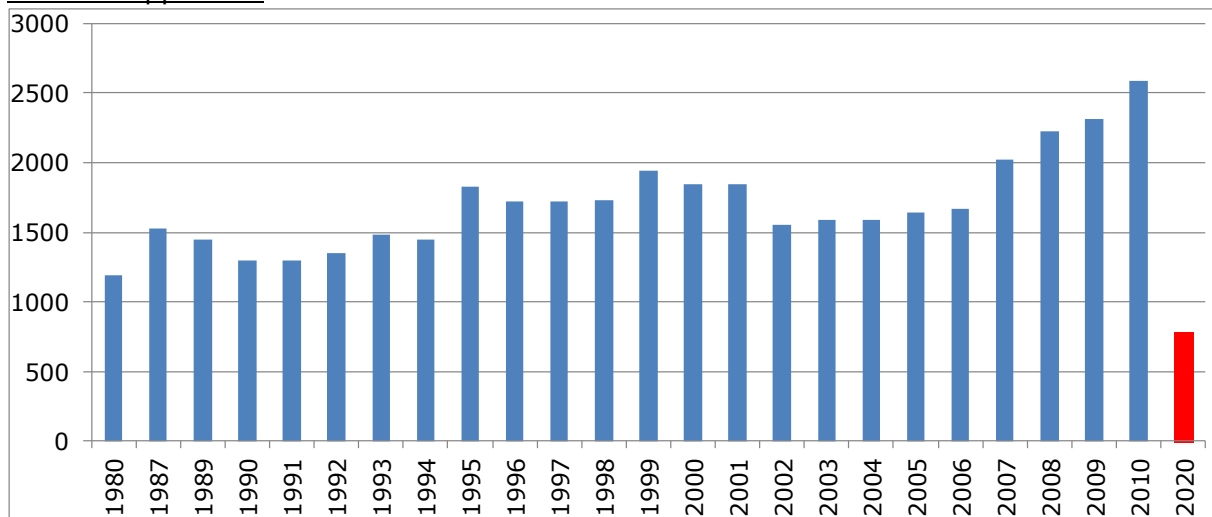
Naturvernforbundet er enig med transportetatene i at det bør innføres en statlig, flerårig insentivordning for overføring av gods til sjø og bane og redusert vegtransport. Denne vil bidra med økonomisk støtte til å realisere nye løsninger og demonstrasjonsprosjekter.

#### Naturvernforbundets krav

- Den skisserte godspakka i NTP-forslaget er et minimum av hva som trengs for å styrke godstransportene på bane i perioden 2014–2023.
- Staten bør ta over kostnadene for drift av offentlige godsterminaler i tilknytning til jernbanenettet.
- Kystverket må minst få økt sine rammer med 45 prosent.
- 20,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog må ikke innføres som en permanent ordning.
- Den foreslåtte statlige insentivordningen, med statlig støtte til overføring av gods til sjø og bane og redusere vegtransport, bør innføres.
- CO<sub>2</sub>- og dieselavgiftene må økes.

### **Ingen bærekraftig luftfart**

#### Sterk utslippsvekst



Figuren over viser faktisk utvikling i klimagassutslipp fra norske flyselskaps flygninger (sum innenlands og utenlands), ifølge Statistisk sentralbyrå. Tall for 2011 foreligger ikke ennå, men trafikkveksten på Avinors lufthavner dette året var på 10–11 prosent. Søyle for 2020 i rødt angir en reduksjon på 40 prosent i forhold til 1990-nivå, som vi anser som nødvendig for å innfri det vedtatte 2-gradersmålet, forutsatt at alle sektorer skal kutte like mye.

Rapporten "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart" fra 2011 beskriver hvilke tiltak flybransjen ser for seg kan gjennomføres for å redusere klimagassutslippene. Når alle skisserte tiltak gjennomføres, alt fra utskifting av gamle fly og nye landingsprosedyrer til bruk av biodrivstoff, vil utslippsveksten i perioden 1990–2020 likevel bli på 5–60 prosent i innenlandstrafikken og 95–155 prosent i utenlandstrafikken, forutsatt en årlig trafikkvekst på i gjennomsnitt 1,8 prosent innenlands og 4,0 prosent utenlands fra 2007 til 2020. Avinor legger imidlertid ikke skjul på at selskapet aktivt arbeider for at trafikkveksten skal bli større enn prognosene.

### Utbygging av Flesland nuller ut Bergens planlagte utslippskutt

Avinor ønsker å bygge ut Bergen Lufthavn Flesland til å kunne betjene 10 mill. passasjerer årlig (mot ca. 5,5 mill. i 2011). Selskapet har ikke gjort noen beregninger over klimakonsekvensene av utvidelsen. Dette til tross for at partene bak Stortingets klimaforlik fra 2008 ber om et såkalt karbonbudsjett for alle større transportprosjekter. Mens Statens vegvesen og Jernbaneverket i forslaget til NTP 2014–2023 presenterer karbonbudsjett for alle større utbygginger, har ikke Avinor gjort noe tilsvarende. Dette er sterkt kritikkverdig.

Naturvernforbundet har gjort beregninger som viser at Flesland-utvidelsen vil øke klimagassutslippene med 0,3 mill. tonn CO<sub>2</sub> årlig i 2023, som tilsvarer utslipp fra 270 000 bensen-/dieselbiler. En slik utslippsvekst vil nulle ut alle andre klimatiltak i Bergen kommunes vedtatte energi- og klimahandlingsplan. Dersom flytrafikken ikke skal ta sin andel av utslippsreduksjonene, hvilke andre sektorer skal da kutte enda mer?

Utbygging av andre flyplasser vil på tilsvarende måte øke kapasiteten i luftfarten og dermed reiseaktiviteten og transportsektorens klimagassutslipp. Naturvernforbundet sier et klart nei til utvidelser av de store flyplassene.

### Innfør ny klimaavgift på flytrafikk

I dag er det ingen CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff i utenlandstrafikken. CO<sub>2</sub>-avgiften innenlands er nylig redusert, mens 75 prosent av klimakvotene for fly deles ut gratis. I tillegg tjener Avinor nesten 2 mrd. kroner årlig på taxfree-salget, som bidrar til å holde billettprisene lavere enn de ellers ville vært. Utenlands flytrafikk er også unntatt merverdiavgift.

Insentivene for å oppnå utslippsreduksjoner er åpenbart ikke tilstrekkelige. Naturvernforbundet ber regjeringen innføre en ny klimaavgift på både innenlands og utenlands flytrafikk. Både Storbritannia og Tyskland har innført nye avgifter, differensiert på flydistanse. Norge bør vurdere noe tilsvarende, gjerne i form av seteavgift og eventuell ytterligere differensiering som premierer drivstoffeffektive fly. Deler av inntektene bør brukes til å kompensere for ny avgift og eventuelt redusere prisene på distriktsflyrutene, mens majoriteten av midlene brukes til forsert jernbaneutbygging. Mulig avgiftsnivå kan være 50 kr/sete for innenlandsflygninger, 100 kr/sete for flygninger i Europa ellers og 300 kr/sete for transkontinentale flygninger. Årlig proveny vil bli på 2,5–3,0 mrd. kroner.

### KVU og KS1 og Avinors mandat

Ordingen med konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) for store investeringsprosjekter er innført i transportsektoren, men luftfarten har hittil vært unntatt fra denne. Naturvernforbundet mener ordningen er svært viktig, og at den må innføres også for investeringer i flyplasser. Det er viktig at grunnleggende spørsmål relatert til behovet for utbygging og alternative konsepter stilles, *før* et eventuelt planleggingsarbeid starter.

Naturvernforbundet ber også om at Avinors mandat endres, slik at selskapet ikke lenger arbeider for å øke trafikken.

### Naturvernforbundets krav

- Kapasiteten ved de store flyplassene må ikke økes.
- Det må innføres en ny klimaavgift på både innenlands og utenlands flytrafikk.
- Taxfree-ordningen bør avskaffes.
- Ordingen med konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) ved større investeringer må innføres også i luftfarten.
- Avinors mandat må endres, slik at selskapet ikke får arbeide for trafikkvekst.

## Sterk vridning av vegmidlene nødvendig

### Mange utfordringer – og mer kunnskap om klimakonsekvensene

Vegtrafikken står foran betydelige utfordringer. Blant de største er utslipp av klimagasser, helseskadelig luftforurensing i byene og nedbygging av naturområder og matjord. Samtidig opplever vegsektoren store utfordringer med dårlig vedlikehold og et stort behov for fornying av eksisterende infrastruktur. Naturvernforbundet mener at dette klart tilsier at innsatsen må vris fra nyinvesteringer til vedlikehold og fornying av eksisterende vegnett. Dette kan gjøres uten å øke bevilgningsrammene.

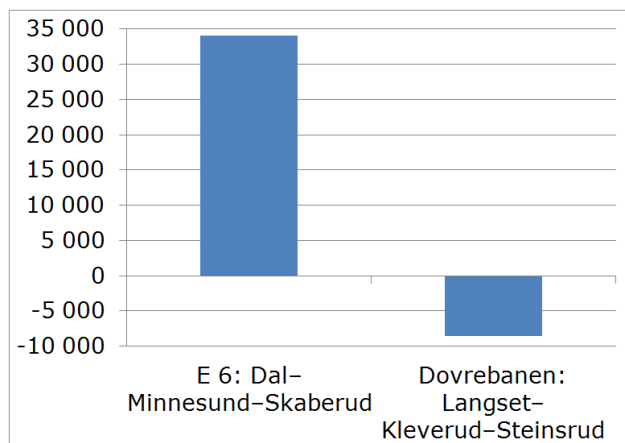
Vi har fått mer kunnskap om klimakonsekvensene av vegbygging. Den nederlandske rapporten *Why slow is better*<sup>6</sup> fra 2010 viser sammenhengen mellom reisetid for bil og trafikkmengde. Den viser at 1 prosent reisetidsreduksjon med bil gir 0,35 prosent vekst i biltrafikken på kort sikt. På lang sikt blir veksten i biltrafikken på 1,34 prosent. Rapporten tar høyde for både økt trafikkomfang totalt sett og konkurransen mellom personbil og kollektivtransport. Denne rapporten kommer i tillegg til andre studier av samme art og med omtrent samme konklusjon. Et viktig budskap er at langtidseffektene av redusert reisetid med bil er store.

### Stor svakhet i modellberegningene

Transportetatens NTP-forslag presenterer tall for endring i klimagassutslipp for flere vegprosjekt. Her er også klimagassutslipp for bygging samt drift og vedlikehold av infrastrukturen oppgitt. Trafikkberegningene som gir data til utslippsberegningene for vegtrafikken, legger imidlertid til grunn at arealbruken er den samme i referansealternativet og utbyggingsalternativet. Den langsiktige effekten av kortere reisetider med bil, som innebærer at folk kan tillate seg å bo lengre unna arbeidsplassen eller gjøre innkjøpsreiser til fjernere destinasjoner etc., er med andre ord ikke inkludert i transportetatens klimaberegninger av vegprosjekt. Dette er en meget stor svakhet, som sannsynligvis i stor grad undervurderer utslippsveksten.

Tabellen under til venstre viser aktuelle vegprosjekt med årlig utslippsøkning på minst 5000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. årlig fra vegtrafikken, slik de er presentert i transportetatens NTP-dokumenter:

<i>Vegprosjekt</i>	<i>Utslippsendring (1000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv./år)</i>
E 39 Rogfast <sup>7</sup>	+23
E 6 Minnesund–Labbdalen	+22
Rv. 23 Dagslett–Linnes	+12
E 18 Tvedestrand–Arendal	+11
E 16 Skaret–Rørvik	+11
E 18 Gulli–Langåker	+8
E 16 Bagn–Bjørگو	+8
Rv. 555 Sotrasambandet	+7
E 136 Breivika–Lerstad	+6
E 39 Ålgård–Hove	+6
E 134 Damåsen–Saggrenda	+5
E 16 Rørvik–Stein–Hvervenmoen	+5



### Både-og er ingen miljøløsning

Å bygge ut motorveg i kombinasjon med jernbane er ikke et miljøprosjekt. Utslippsveksten fra vegtrafikken som følge av motorvegen vil som regel langt overgå utslippsreduksjonen som følge av jernbaneutbygging. Figuren øverst til høyre viser utslippsendringene (1000 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. per år) fra vegtrafikken for to aktuelle prosjekt i

<sup>6</sup> Otten, Matthijs og Huib van Essen (2010): *Why slow is better*. CE Delft: [http://www.ce.nl/publicatie/why\\_slower\\_is\\_better/948](http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948)

<sup>7</sup> Gevinsten fra reduserte utslipp fra ferjetrafikken er trukket ifra.

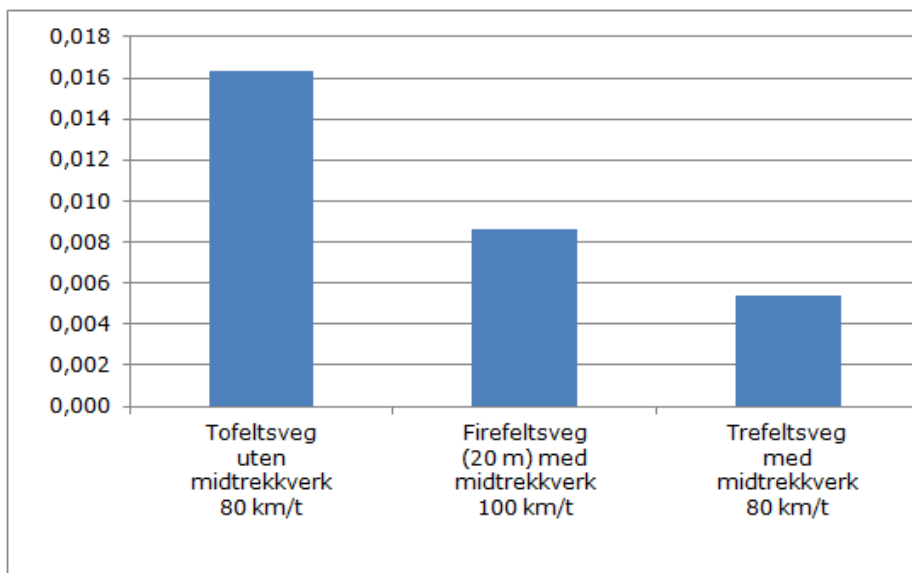


samme korridor, slik de er presentert i St.meld. nr. 16 (2009–2010) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Dette understreker betydningen av å prioritere. I tillegg kommer miljøkonsekvensene av å bygge infrastrukturen, både i form av arealinngrep og klimagassutslipp.

#### Trafikksikkerhet og miljø – hånd i hånd

Trafikkvekst gir flere ulykker. Veger som skaper mer trafikk, vil derfor øke ulykkesomfanget. Dette forsterker behovet for å vri vegmidlene over fra motorvegbygging til konkrete trafikksikkerhets- og utbedringstiltak. Lavere fartsgrense gir ikke bare lavere drivstofforbruk og et lavere trafikkvolum, men har også en direkte trafikksikkerhetsgevinst.

Figuren under viser antall hardt skadde og drepte per million kjøretøykilometer for ulike vegtyper ved trafikkmengder på 10 000 kjøretøy i døgnet, tatt fra SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk* fra 2004. Figuren viser tydelig at midtrekkverk er viktig, men også at en firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t faktisk gir nesten 60 prosent flere drepte og hardt skadde enn en trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t.



#### Ny strategi for hovedvegene

Naturvernforbundet ber om en ny strategi for hovedvegene, der miljø, klima og trafikksikkerhet prioriteres. Det innebærer en betydelig innsats for opprusting av tofeltsveger slik at de utrustes med midtrekkverk og nødvendige forbikjøringsfelt og med moderate fartsgrenser (maks. 80 km/t), på bekostning av firefeltsveger. Det bør også utarbeides en "opprustingsnormal" som gjør det mulig å ruste opp mindre trafikkerte veger og utruste dem med midtrekkverk, til lavere kostnader og naturinngrep.

Som nevnt vil mange vegprosjekt som er omtalt i transportetatens NTP-forslag, resultere i økte CO<sub>2</sub>-utslipp, også i større byområder eller byområder som omfattes av belønningsavtaler med staten. Eksempler på dette er rv. 22 Lillestrøm–Fetsund, E 134 Damåsen–Saggrenda, E 39 Rogfast, E 39 Eiganestunnelen, rv. 555 Sotrasambandet og rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset. I tillegg frykter vi at flere av prosjektene i Oslopakke 3, ikke minst E 18 Oslo–Asker, vil føre til en stor utslippsvekst. Det samme gjelder andre aktuelle prosjekt i andre byområder, som det ikke er gjennomført klimaberegninger for.

Andre vegprosjekt som vi vil nevne som spesielt uheldige, der det må finnes alternativer til firefelts motorveg, i områder der jernbanen bør bygges ut, er rv. 2 Herbergåsen–

Nybakk–Slomarka, E 6 Kolomoen–Brumunddal, rv. 4 Gran–Jaren E 18 Tvedestrand–Arendal, E 39 Kristiansand–Ålgård og E 6 Kvithamar–Åsen. Flere prosjekt gir også betydelige inngrep i natur og kulturlandskap. Rv. 4 Roa–Gran er et prosjekt som ikke er prioritert i transportetatens NTP-forslag, men som vi likevel nevner som spesielt konfliktfylt med tanke på inngrep i matjord og kulturlandskap.

#### Naturvernforbundets krav

- I stedet for firefelts motorveger må det velges enklere vegløsninger som ivaretar miljø-, klima- og trafikksikkerhetshensyn.
- Det er uakseptabelt å utvide vegkapasiteten i byområdene eller bygge ut firefelts motorveger i korridorer som er aktuelle for jernbaneutbygging.

### **Jernbane som miljøredskap**

#### Både kortsiktige og langsiktige utfordringer må løses

Naturvernforbundet støtter transportetatene i at vedlikeholdsinnsatsen må økes. Dette er avgjørende for å få en pålitelig jernbane. Vi forventer likevel at kommende NTP bidrar til å løse jernbanens andre grunnleggende problem, nemlig svak konkurransekraft. Det hjelper lite at toget blir pålitelig, dersom tilbudet ellers ikke er attraktivt å bruke.

Det trengs store investeringer for å gjøre toget konkurransedyktig. Grunnleggende utfordringer gjennom svingete og bratte baner, i all hovedsak enkeltspor, lar seg ikke løse med mer vedlikehold. Det hjelper også lite å ruste opp dagens spor når utgangspunktet er som det er. I de trafikksterke korridorene rundt byområdene og mellom våre største byer trengs det rett og slett nye baner. Der trafikkgrunnlaget er mindre, må vi innse at opprusting av dagens spor vil være riktig strategi (f.eks. Nordlandsbanen).

Tiltak for å få mer gods fra veg til sjø og bane er omtalt tidligere i denne uttalelsen.

#### Miljøgevinsten avhenger av andre grep

Miljøgevinsten av jernbanesatsing blir størst der togtransport foretrekker fly- og trailertrafikk og reduserer behovet for annen ny infrastruktur. Miljøgevinsten avhenger også i stor grad av hvilke øvrige grep som gjøres for å styrke toget på bekostning av de mer miljøskadelige transportformene. Det er vanskelig å unngå at jernbaneutbygging resulterer i naturinngrep. Både klima-, natur- og arealhensyn tilsier at jernbaneutbygging må komme som erstatning for motorvegutbygging.

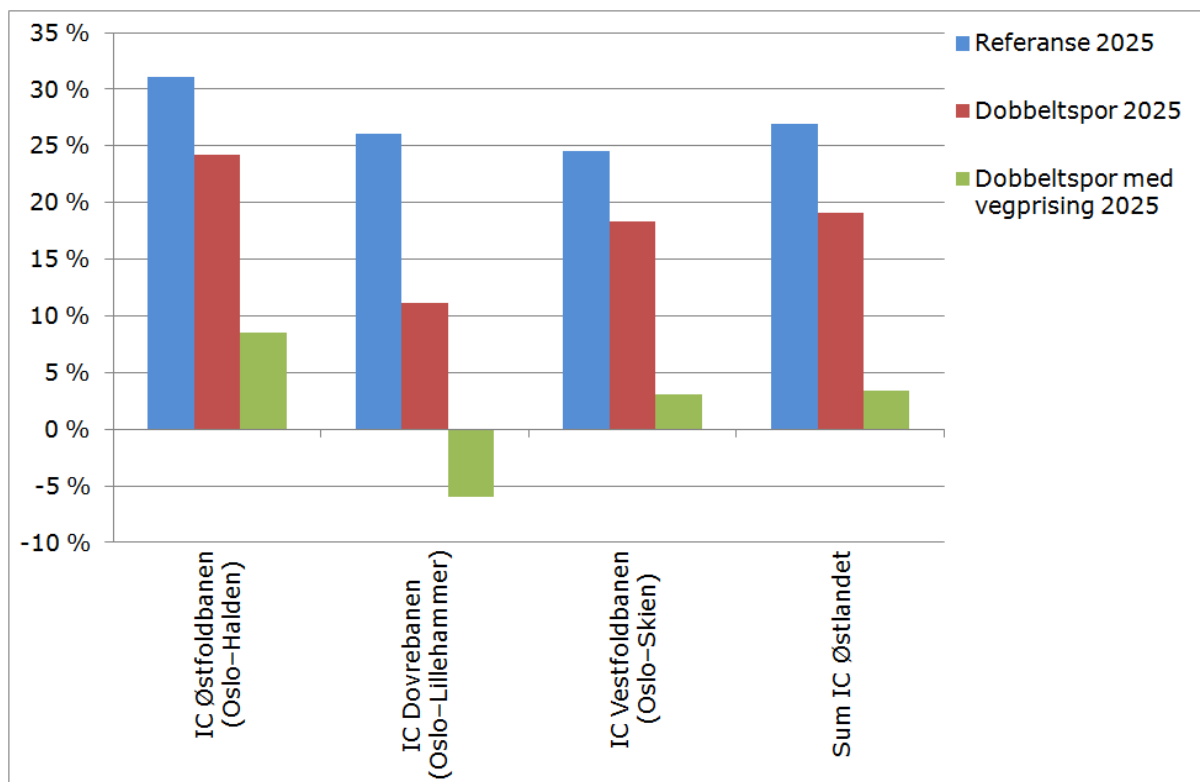
Naturvernforbundet mener det er viktig at nytteberegningene ses i sammenheng med andre tiltak, og at det inngås forpliktende avtaler mellom staten og fylkeskommuner/kommuner som gjør at lokale myndigheter bl.a. fører en arealpolitikk som bygger opp om jernbanen, og innfører strengere parkeringsbegrensninger, køprising i byregionene og permanente bompengoordninger på hovedvegnettet.

#### Nye beregninger fra Vista Analyse

Et eksempel på at supplerende grep gir en betydelig større miljøgevinst av jernbanesatsing, er nye beregninger for IC-trafikken, utført av Vista Analyse (se vedlegg). Disse viser at full utbygging av dobbeltspor i kombinasjon med en permanent vegbrukspris/bompengordning på 50 øre per personkilometer vil resultere i at biltrafikkreduksjonen<sup>8</sup> langs Vestfoldbanen vil bli tre og en halv gang større enn om jernbanen bygges ut uten noen vegbrukspris/bompengordning. Langs Østfoldbanen vil biltrafikkreduksjonen i så fall bli mer enn tre ganger større og for Dovrebanen mer enn dobbelt så stor. Dette vil øke miljønyttene av jernbaneinvesteringene drastisk.

---

<sup>8</sup> Beregningene gjelder trafikken som går internt i IC-området (som omfattes av den såkalte IC-modellen), unntatt reiser internt på strekningene Oslo–Ski, Oslo–Eidsvoll og Oslo–Drammen. Biltrafikken inn og ut av IC-området er heller ikke inkludert i beregningene.



Utgangspunktet for figuren over er persontrafikk med bil mellom IC-stasjonsbyene i 2008 målt i personkilometer. Søylene viser *endringene* i denne trafikken ved ulike grep, sett i forhold til 2008-situasjonen. *Referanse 2025* angir endringene dersom dagens vedtatte planer (i henhold til NTP 2010–2019) realiseres og befolkningsvekst, økonomisk utvikling etc. blir som prognosene tyder på fram til 2025. *Dobbeltspor 2025* viser endringene etter full utbygging av dobbeltspor i 2025. Her er det forutsatt at alle bompenger på hovedvegnettet avvikles. *Dobbeltspor og vegprising 2025* viser endringene ved en kombinasjon av fullt utbygd dobbeltspor samt innføring av en vegbrukspris/bompengeordning på 50 øre per personkilometer i 2025.

Det er verd å understreke at trafikkberegningene i utgangspunktet forutsetter at bompengene på hovedvegnettet er tatt bort. Innføring av permanent vegbrukspris/bompengeordning vil derfor ikke resultere i en like stor netto kostnadsøkning for bilistene.

#### IC-trianglet – første etappe av nye baner

Utbygging av IC-strekningene må anses som et ledd i å utvikle en konkurransedyktig, nasjonal jernbaneinfrastruktur for person- og godstrafikk. Nytteeffektene må ses i et nasjonalt lys. Og de må ses i et langsiktig perspektiv, som første etappe av nye baner mellom landsdelene og til/fra Sverige.

Konseptvalgutredningene (KVU-ene) som er gjennomført for IC-strekningene, viser at trafikken på disse vil øke dramatisk dersom disse vil inngå i framtidige høyhastighetsbaner. Eksempelvis sier KVU-en at IC-trafikken på nordre del av banen Oslo-Lillehammer vil bli på om lag 1,0 mill. passasjerer årlig med nytt dobbeltspor i 2025. Trafikken i eventuelle høyhastighetstog kommer i tillegg og vil bli på i overkant av 3,2 mill. passasjerer.

Det er også svært interessant at den samfunnsøkonomiske nyttekostnadsbrøken endrer seg betydelig dersom IC-strekningene vil bli deler av framtidige høyhastighetsbaner. To av de tre av banene vil gå fra negativ til positiv samfunnsnytte dersom nyttegevinsten for høyhastighetstrafikken også inkluderes i regnestykket.

### Nødvendig med økt kapasitet rundt de større byområdene

Foruten utbygging av IC-strekningene trengs det omfattende baneutbygging med økt kapasitet på flere strekninger, særlig der det er et stort marked for lokal persontrafikk og en betydelig fjerntrafikk med person- og godstog. Jærbanen (spesielt Bryne–Sandnes), Vossebanen (Voss–Bergen) og Trønderbanen (Melhus–Trondheim–Steinkjer) peker seg da ut, i tillegg til flere strekninger i Oslo-regionen, ikke minst Follobanen (Oslo–Ski).

Naturvernforbundet mener det er riktig at strekningene Trondheim–Steinkjer/Storlien elektrifiseres. Samtidig med elektrifisering bør banen legges i ny trasé vest for Hommelvik og under Forbordsfjellet (Stjørdal–Åsen).

### Regionale utbyggingsavtaler – og bane før veg

Naturvernforbundet ber om at det inngås forpliktende, regionale utbyggingsavtaler mellom staten og fylkeskommuner/kommuner, som forplikter staten til baneutbygging med fastsatte tidsfrister. Utbyggingsavtalene må til gjengjeld forplikte regionale/lokale myndigheter til å føre en miljøriktig politikk som styrker toget på bekostning av bilbruk – gjennom en bevisst arealpolitikk og f.eks. kjøprising og permanente bompenger. Regioner med den mest ambisiøse politikken, bør prioriteres.

Trafikkberegningene for Dovrebanen, som vist i den foregående figuren, samt lønnsomhetsberegningene for nytt dobbeltspor forutsetter at E 6 ikke bygges ut til motorveg med fartsgrense 100 km/t mellom Hamar og Lillehammer. KVVU-en viser tydelig hvor negative konsekvensene vil være dersom motorvegen bygges ut. Trafikken i 2025 vil reduseres med 164 000 passasjerer eller 13,5 mill. passasjerkilometer årlig. Reduksjonen er størst ved stasjonene Lillehammer, (-12 prosent), Moelv (-18 prosent) og Brumunddal (-14 prosent). Det er derfor avgjørende at utbygging av jernbanen i IC-trianglet og mot de andre større byområdene prioriteres framfor motorvegbygging.

### Høyhastighetsbaner – viktig med ambisiøs videre planlegging

Naturvernforbundet mener det er viktig å videreføre arbeidet med høyhastighetsbaner for person- og godstog, der IC-strekningene blir første byggetrinn. Som nevnt vil IC-utbygging, som blir del av framtidige høyhastighetsbaner, styrke samfunnsøkonomien vesentlig, jamfør KVVU-ene. Høyhastighetsbaner legger grunnlag for bedriftsøkonomisk lønnsom togdrift med svært lave utslipp av klimagasser og annen forurensing i driftsfasen, i motsetning til andre transportløsninger, som gir betydelige utslipp både ved bygging av infrastruktur og bruk av transportmidlene.

Det bør gjennomføres en tilleggsutredning, som avsluttes før konklusjonene i NTP 2014–2023 trekkes, som sammenlikner Høyhastighetsutredningen med andre utredninger som er gjort, bl.a. Deutsche Bahns utredning på oppdrag for Norsk Bane. Uavhengige eksperter bør sammenlikne og gjøre egne vurderinger av prinsipper for utbygging (tunnelbyggingsmetodikk, hastighetsstandarder etc.), trafikkgrunnlag, lønnsomhet etc. Dette må igjen føre til reviderte klimaberegninger. Vurderinger av trafikkgrunnlag og miljønytte må også her vurderes i lys av supplerende politiske grep som kan og bør gjøres for å dempe veg- og flytrafikken.

Det er viktig at tilleggsutredningen analyserer gevinstene av nye høyhastighetsbaner for godstrafikken nærmere. Situasjonen for jernbanen i dag er prekær. Det er utfordrende nok å holde på dagens godsmengder, mens Jernbaneverkets strategi er å tredoble kapasiteten, noe som er viktig for miljø og trafikksikkerhet. Nye høyhastighetsbaner vil gi helt andre muligheter for pålitelig og kostnadseffektiv godstransport på bane. Det er derfor underlig at Høyhastighetsutredningen ikke tillegger dette verdi. Godstrafikkens potensial med nye dobbeltspor mellom landsdelene må synliggjøres langt sterkere, noe som igjen vil ha innflytelse på samfunnsøkonomi og ikke minst klimabudsjett.

Det er også viktig at kostnadene for nye baner ses i lys av at gamle baner vil bli lagt ned på delstrekninger. Dette er ikke gjort i Høyhastighetsutredningen.

Vi vil ellers vise til eget innspill fra miljøorganisasjonene til samferdselsministeren om videre oppfølging av Høyhastighetsutredningen, datert 9. mars 2012. Brevet følger som vedlegg.

#### Nødvendig med KVVU-er for fjernstrekningene/høyhastighetskorridorene

Som oppfølging av Høyhastighetsutredningen på korridornivå mener Naturvernforbundet at det bør gjennomføres korridorvise KVVU-er med etterfølgende KS1. Vi vektlegger at dette arbeidet må gjennomføres tidlig i første fireårsperiode (2014–2017), slik at vi får et tilstrekkelig grunnlag for å utmeisle en strategi for fjernstrekningene.

Med den kunnskapen vi har i dag, mener Naturvernforbundet at den vil være en robust strategi å forlenge IC-dobbeltsporet på Østfoldbanen (Oslo–Halden) som en høyhastighetsbane i retning Göteborg, forlenge IC-dobbeltsporet på Vestfoldbanen som en kystnær høyhastighetsbane til Kristiansand samt forlenge IC-dobbeltsporet på Dovrebanen (Oslo–Lillehammer) som en høyhastighetsbane til Trondheim via Gudbrandsdalen, med kobling til Raumabanen.

For trafikken mellom Østlandet og Vestlandet må KVVU-en bringe mer kunnskap, som gir grunnlag for å velge mellom de ulike konseptene som foreligger her, dvs. via Hallingdal, Numedal eller Haukeli. Velges Haukeli-alternativet, vil det neppe være aktuelt å bygge ny bane Kristiansand–Stavanger i tillegg.

NTP 2014–2023 bør tidfeste når nye høyhastighetsbaner mellom landsdelene skal ferdigstilles.

#### Ringeriksbanen

Spørsmålet om Ringeriksbanen eller andre mulige baneinnskortinger mellom Oslo og Hønefoss avklares etter at en KVVU med tilhørende KS1 for ny høyhastighetsbane mellom Østlandet og Vestlandet er ferdig. Inntil da prioriteres mindre utbedringer av Bergensbanen samt betydelige nyinvesteringer i Vossebanen (Voss–Bergen). Alternativ baneinnskorting mellom Oslo og Hønefoss kan være den såkalte Nittedalsbanen, som samtidig vil gi et kraftig løft for togtrafikken på Gjøvikbanen.

#### Ny jernbanetunnel gjennom Oslo

Naturvernforbundet ber om fortgang i arbeidet med å planlegge ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Det vil ta lang tid å planlegge og bygge en slik tunnel. Arbeidet må derfor starte nå, slik at den kan være planlagt, finansiert og bygd før dagens tunnel er har nådd kapasitetstaket. Dette kan komme tidligere enn vi i dag aner, sett i lys av både befolkningsveksten og behovet for miljøforbedring.

#### Jernbane i nord

Strategien for jernbane i nord må gå ut på å videreutvikle Nordlandsbanen og Ofotbanen, med økt kapasitet for godstransport og nye og attraktive togtilbud.

#### Finansieringsgrep for jernbanen

For å få realisert Follobanen, IC-strekningene, et kraftig løft for godstrafikken, utbygging av delstrekninger inn mot de andre større byene samt oppstart av ytterligere baneutbygginger mellom landsdelene og kanskje ny jernbanetunnel gjennom Oslo, må de årlige investeringene i banenettet mer enn firedobles, til 20 mrd. kroner årlig i perioden 2014–2023. Dette kommer i tillegg til økte midler til vedlikehold.

Investeringene i jernbane må komme som erstatning for motorveg- og flyplassutvidelser. Dette er nødvendig for å oppnå en vesentlig miljøgevinst av jernbanesatsing. Det bør lages samfunnsøkonomiske modelleringer for jernbaneinvesteringer hvor ulike former for økte avgifter på bruk av bil og fly legges inn som premisser. Stortinget bør endre budsjettregler og -praksis slik at langsiktige jernbaneinvesteringer finansieres bedre. Dette kan også gjøres ved å etablere egne utbyggingsselskap som prosjektfinansieres.

For å skaffe nok midler til kraftig økt jernbanesatsing, og samtidig dempe bil- og flytrafikken, bør penger fra bomstasjoner langs motorvegene brukes til å bygge ut jernbanen på samme strekning. I tillegg må det innføres en ny klimaavgift på flytrafikken, som også bidrar med penger til økt jernbaneutbygging.

Vi minner om at bomstasjonen på E 18 i Sande i Vestfold er planlagt tatt ned i 2013. Denne bomstasjonen bør være den første som opprettholdes for å finansiere jernbanebygging, der midlene vil inngå i en forpliktende regional utbyggingspakke mellom staten og fylkeskommuner/kommuner, jamfør omtalen tidligere i denne uttalelsen.

#### Naturvernforbundet krever

- NTP må sikre at Follobanen er ferdig i 2019 og IC-strekningene bygd ut i 2023 – som erstatning for motorvegutbygging.
- Utbygging av Jærbanen (dobbeltspor Bryne–Sandnes), Vossebanen (dobbeltsporparseller, linjeomlegginger og ny tunnel Arna–Bergen) og Trønderbanen (dobbeltsporparseller, linjeomlegging og elektrifisering) må fullføres i løpet tiårsperioden.
- Det må inngås regionale utbyggingsavtaler mellom staten og fylkeskommuner/kommuner, som forplikter staten til baneutbygging og regionale/lokale myndigheter til å føre en miljøriktig politikk som styrker toget på bekostning av bilbruk.
- Den skisserte godspakka i NTP-forslaget er et minimum av hva som trengs for å styrke godstransportene på bane i perioden 2014–2023.
- Det bør gjennomføres en tilleggsutredning til Høyhastighetsutredningen, som avsluttes før konklusjonene i NTP 2014–2023 trekkes. Utredningen bør sammenlikne ulike utredninger og vurdere trafikkgrunnlag, økonomi og miljønytte i lys av reviderte forutsetninger. Det er spesielt viktig at tilleggsutredningen analyserer gevinstene av nye høyhastighetsbaner for godstrafikken nærmere.
- Tidlig i første fireårsperioden (2014–2017) må det gjennomføres korridorvise konseptvalgutredninger (KVU-er) med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1) for fjernstrekningene/høyhastighetskorridorene.
- Spørsmålet om Ringeriksbanen eller andre mulige baneinnskortinger mellom Oslo og Hønefoss avklares etter at en KVU med tilhørende KS1 for ny høyhastighetsbane mellom Østlandet og Vestlandet er ferdig.
- Byggestart for høyhastighetsbaner (utover IC) må konkretiseres til i slutten av kommende NTP-periode. Nye baner bør være ferdig til svenskgrensa (sør for Halden) og Kristiansand i 2025, til Trondheim i 2027 og Stavanger og Bergen i 2030.
- Naturvernforbundet ber om fortløpende arbeid med å planlegge ny jernbanetunnel gjennom Oslo.
- Investeringene i jernbanenettet må mer enn firedobles, til 20 mrd. kroner årlig i perioden 2014–2023. Dette kommer i tillegg til økte midler til vedlikehold.
- Investeringene i jernbane må komme som erstatning for motorveg- og flyplassutvidelser. Dette er nødvendig for å oppnå en vesentlig miljøgevinst av jernbanesatsing.
- For å skaffe nok midler til kraftig økt jernbanesatsing, og samtidig dempe bil- og flytrafikken, bør penger fra bomstasjoner langs motorvegene brukes til å bygge ut jernbanen på samme strekning. I tillegg må det innføres en ny klimaavgift på flytrafikken, som også bidrar med penger til økt jernbaneutbygging.
- Stortinget bør endre budsjettregler og -praksis slik at langsiktige jernbaneinvesteringer finansieres bedre. Dette kan også gjøres ved å etablere egne utbyggingsselskap som prosjektfinansieres.

Med vennlig hilsen  
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lars Haltbrekken', with a long horizontal flourish extending to the right.

Lars Haltbrekken  
leder

Vedlegg:

[Innspill fra miljøorganisasjonene til samferdselsministeren om videre oppfølging av Høyhastighetsutredningen, datert 9. mars 2012](#)