

Natur og ungdoms høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2018-2029



Natur og Ungdom viser til høring av plangrunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2029, sendt ut av Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS. Vi avgir med dette vår høringsuttalelse.

Uttalelsen inneholder generelle betraktninger, og omtale av konkrete prosjekter fra grunnlagsdokumentet, samt omtale av prosjekter som ikke er vurdert av etatene. For ytterligere informasjon eller spørsmål vennligst kontakt:

Syvert Tuntland Kråkenes
Sentralstyremedlem
Natur og ungdom
syvertk@nu.no
Tlf: 41477949

eller

Magnus Storvoll Strømseth
2. Nestleder
Natur og Ungdom
magnuss@nu.no
Tlf: 90272770

Innhold:

- 1.1. Innledning
- 1.2. Oppsummerte krav
- 2.1. Klima og naturmangfold
- 2.2. Byområder
- 2.3. Jernbane
- 2.4. Veg
- 2.5. Godstransport
- 2.6. Lufthavner

1.1 Innledning:

Nasjonal transportplan 2018-2029 må bli transportplanen som vrir samferdselssektoren fra å handle om mest mulig vegbygging til og bli en Nasjonal transportplan for klimaet. Transportsektoren står i dag for omtrent en tredel av utslippene i Norge, halvparten av dette kommer fra de store byene. Vi kan ikke lengre basere samferdselsnorge på veg, vi trenger ett kollektivløft. Beslutningene om hvilke prosjekter som skal prioriteres må gjøres på bakgrunn av hvilke miljøkonsekvenser de fører med seg. En nasjonal transportplan som øker utslippene vil være uakseptabelt, og i tråd med parisavtalen ber vi om at **planen bidrar betydelig reduksjon av de norske klimagassutslipp.**

Kutt i klimagassutslipp må i større grad være førende i vurderingen av hvilke prosjekter som skal prioriteres i planen, prosjekter som fører til økte klimagassutslipp kan ikke gjennomføres. Dersom Norge skal nå sine utslippsmål må transportsektoren være med på laget, vi må legge til rette for miljøvennlig infrastruktur som vrir transporten fra veg og fly til sjø og bane, vi kan ikke sitte i ro å vente på å bli reddet av biodrivstoff og andre nye teknologier. Fra 2014 til 2015 økte trafikkveksten med 2 prosent, utslippsreduksjonen som følge av 34 000 nye el-biler var likevel ikke tilstrekkelig til å gi en positiv klimagevinst.



1.2 Oppsummerte krav

Natur og Ungdom krever:

- At NTP (2018-2029) fører til en reduksjon i klimagassutslipp fra samferdselsektoren.
- Prosjekter som fører til økte klimagassutslipp skal ikke gjennomføres.
- At prosjekter som fører til betydelig tap av naturmangfold, og/eller nedbygging av dyrkbar mark og matjord kan ikke igangsettes.
- At det settes iverksettes tiltak for å få hver tredje bil ut av byene innen 2030. Og vi mener det gjennom NTP må komme sterkere statlige incentiver for å få på plass køprising og andre restriktive tiltak i de store byene, blant annet gjennom belønningsordningen.
- At det kommer på plass en ny utredning for høyhastighetstog mellom de store byene i Norge, en utredning som legger frem riktige passasjergrunnlag og riktige geologiske forutsetninger.
- At de økonomiske rammene for investeringer i jernbane økes betraktelig, slik at jernbanen i denne planperioden sikres et nødvendig løft. For å få dette til må investeringer dreies over fra veg til jernbane.
- At det bygges ut fullstendig dobbeltsporet jernbane mellom Oslo-Lillehammer, Oslo-Skien, og Oslo-Halden innen 2025.
- At det gjennomføres en grundig utredning av Tromsbanen
- At tiltak som vil føre til øket andel godstrafikk på bane og sjø til fordel for veg må prioriteres.
- Godsfremmende tiltak på jernbane, som krysningsspor og opprustning av Alnabruterminalen må prioriteres høyt til fordel for utbygging av veg.
- Ofotbanen må oppgraderes med dobbeltspor for å sikre kapasitet til frakt av gods i nord i Nordland, Troms og Finnmark
- At dagens tanker om en fergefri E39 skrinlegges, mot en plan som ikke fører til store naturødeleggelser, og øker kapasiteten på dagens vegnett.
- At det i NTP 2018 - 2029 ikke investeres i ny kapasitetsøkende motorveger, og at de veginvesteringene som blir går til trafiksikkerhetstiltak, og tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtransport. Midlene som blir igjen skal over i investering i jernbane.
- At tverrforbindelsen blir prioritert i transportplanen.
- Det pålegges å utrede for alternative løsninger til å utvide kapasiteten.
- Reduksjonen av innenlands flyreiser må først og fremst tas på de sterkt trafikkerte rutene mellom de store byene.
- Det må ikke opprettes nye flyplasser i Norge, og eksisterende flyplasser må ikke utvides. Det må utarbeides miljø- og klimaanalyser ved alle eventuelle større lufthavnutvidelser i Norge.
- En del av AVINORs overskudd må gå til finansiering av jernbaneprosjekter mellom de store byene.



2.1 Klima og Naturmangfold

Klima

Klimagassutslipp, lokal luftforurensing 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 klimaendringer er det største miljøproblemet vi står overfor. Transportsektoren står for nærmere en tredjedel av Norges samlede klimagassutslipp, og vegtrafikken alene står for en femtedel.

Natur og Ungdom krever at norske klimagassutslipp reduseres med 60 prosent innen 2030 i forhold 1990-nivå. Transportsektoren har stort potensiale for utslippskutt, men det krever en kursendring i transportpolitikken. Det overordnede målet for for Nasjonal transportplan 2018-2029 må være å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Planforslagets mål om 50 % kutt fra dagens nivå innen 2030 er et godt steg på vegen, men det er ikke ambisiøst nok, i tillegg til at det i liten grad følges opp ellers i planforslaget som legger opp til stadig mer motorveg og fly til fordel for jernbane og annen kollektivtransport.

I klimastrategien er det i stor grad økt bruk av biodrivstoff som skal sørge for kutt i klimagassutslipp. Biodrivstoff er en del av løsningen, men vi mener det er både urealistisk og lite hensiktsmessig å basere seg på biodrivstoff som hovedløsningen for å kutte utslipp.

Natur

Mangfoldet i naturen er avgjørende for at mennesker, dyr og planter skal kunne leve på jorda. Matjorda representerer et biologisk mangfold, men er gir oss også mat, demper flom og lagrer karbon.

Naturverdier må tas hensyn til i enkeltprosjekter samt helheten av transportplanen, Norge kan ikke bidra til rasering av naturområder, tap av biologisk mangfold eller nedbygging av mark som kan brukes til matproduksjon.

Trasévalget til Ringeriksbanen slik som det ligger i dag er ikke et akseptabelt valg, grunnet unødvendig store inngrep i matjord og våtmarksområdet som er vernet gjennom den internasjonale Ramsar-konvensjonen.

Natur og ungdom krever:

- At NTP (2018-2029) fører til en reduksjon i klimagassutslipp fra samferdselsektoren.
- Prosjekter som fører til økte klimagassutslipp skal ikke gjennomføres.
- At prosjekter som fører til betydelig tap av naturmangfold, og/eller nedbygging av dyrkbar mark og matjord kan ikke igangsettes.
- Det må velges en trase for Ringeriksbanen som ikke ødelegger verdifulle mat- og naturområder.



2.2 Byområder

I de store byområdene trengs en storsatsning på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Samferdselsektoren står for en tredjedel av Norges utslipp, og vegtrafikken for en femtedel. Vegtrafikk utgjør ofte halvparten eller mer av byers klimautslipp, og det er i byområdene utfordringer knyttet til lokal luftforurensing og støy er størst.

Vi trenger en Nasjonal Transportplan som tilrettelegger for økt sykkel og gange, reduserer trafikken i og rundt byene, en plan for bedre byluft og mindre støy og en plan som i alt oppfyller nullvekstmålet om at all vekst persontrafikken i storbyområdene skal løses med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Nullvekstmålet og bymiljøavtaler

Natur og Ungdom støtter klimaforlikets nullvekstmål for personbiltrafikken i byområdene. I kapittel 4.3 foreslår etatene følgende mål: *“Nullvekstmålet for personbiler skal utvides til alle mellomstore byområder og byer der hvor det er aktuelt med bypakker.”* Natur og ungdom støtter etatenes forslag, og mener det utvidede målet hurtig må følges opp med konkrete planer for hvordan det skal nås i de nye områdene.

Forslaget til Nasjonal Transportplan peker på hvordan nullvekstmålet forutsetter en helhetlig virkemiddelbruk, og at tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport må kombineres med effektiv arealbruk, fortetting og bilregulerende tiltak som tidsdifferensierte bomtakster og parkeringrestriksjoner (“tiltak og virkemeldine” kap. 4.3.) Natur og Ungdom vil understreke at dette er særs viktig. I kapittel 5.1 skrives det at: *“Vegprosjekter som øker kapasiteten for personbilene i byområdene vil kreve mottiltak for å nå nullvekstmålet.”* Dette type prosjekter bør i utgangspunktet ikke satses på, da det ikke bare aktivt motarbeider nullvekstmålet, men også bidrar til dårlig byluft og bymiljø. I stedet må vi helt reelt legge planer for å kunne ta all vekst med kollektiv, sykkel og gange.

Byområdene trenger en satsing på kollektiv nå. En forutsetning for at bymiljøavtalene skal fungere godt er at prosessen med å komme til enighet ikke blir for lang. Forhandling av bymiljøavtaler må ikke føre til at trengte kollektivinvesteringer blir satt på vent, men heller være verktøy for å skape fremgang i arbeidet med å iverksette gode miljøtiltak.

Restriktive tiltak for personbiltrafikken

Skal vi kutte i klimagassutslippene fra byene, må biltrafikken reduseres. Kollektivtrafikken må være et fullverdig alternativ til personbil, da må det bli vanskeligere å bruke bilen. I følge Miljødirektoratet vil en 20% reduksjon av biltrafikken i de store byene kutte utslippene med 2,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2030, noe som også er et viktig grep for bedre byluft. Norske storbyer må derfor redusere biltrafikken med 20 - 30 % For å få til dette må det bli lettere å leve uten bil. Da trengs bedre arealplanlegging som reduserer transportbehovet, flere gang- og sykkelveger, velutviklede kollektivnett med hyppige avganger, og viktigst må planleggingen av motorveger rundt de store byene stoppes, da en slik bilsatsning vil ødelegge for et hvert tiltak for å få færre til å bruke bilen. Natur og ungdom vil vise støtte til etatenes forslag i “Kap. 5.2 Strategier og tiltak” om å:

- Innføre køprising og tidsdifferensierte bomtakster
- Innføre miljødifferansierte bomtakster ved bomsnittene i byområdene.



- Oppfordring til at kommunene vurderer miljødifferensierte parkeringtakster

Samtidig etterlyser vi sterkere statlige incentiver til å i praksis få på plass nødvendige restriktive tiltak.

Natur og Ungdom krever:

- **At det settes iverksettes tiltak for å få hver tredje bil ut av byene innen 2030. Og vi mener det gjennom NTP må komme sterkere statlige incentiver for å få på plass kjøprising og andre restriktive tiltak i de store byene, blant annet gjennom belønningsordningen.**

Sykkel og gange

61% av reisene med lengde 1.3 km skjer med bil, og 46% av reisene som bilfører er kortere enn 5 km. Potensialet for større sykkelandel er stort i Norske byer og tettsteder. Det gjør også potensialet for å kutte i nevnte reiser stort. Det krever en satsing på sykkel og gange, som vil redusere klimagassutslipp og bidra til et bedre bymiljø. Sykkel og gange er de mest miljøvennlige måtene å transportere seg på og bør prioriteres tungt, også over kollektivløsninger der det er hensiktsmessig å gå eller sykle.

Det skal være komfortabelt og sikkert å være syklist i byen. Syklister er en utsatt trafikantgruppe, og til tross for høye ulykkestall blir det i liten grad tatt hensyn til sykklens behov. Syklister følger seg presset på vegen, og henvises til fortau, som er et vegareal for fotgjengere. Ulykkestallene¹ krevet at vegmyndigheter og politikere tar større ansvar for å sikre de syklende plass på vegen, i tillegg til sykklens framkommelighet og sikkerhet. Det bør der det er hensiktsmessig være separate gange- og sykkelfelt. Med en satsing på sykkel må trafikkreglene endres, slik at syklister og fotgjengere prioriteres i bymiljøet. Et slikt initiativ må komme fra statlig plan.

Natur og Ungdoms stiller seg svært positive til etatenes forslag om å bygge sykkelekspressveger i de ni største byområdene, og mener det er bra at flere av vegene fullfinansieres statlig. Det er viktig at ekspressvegene kobles til eksisterende sykkelveg nett, og prioriteres sammen med, og ikke på bekostning av utvidelse av eksisterende sykkelnett i byene. I byer og tettsteder trengs en helhetlig tanke for utbygging av omfattende sykkelvegnett, sett i sammenheng med gågater og parker. Veganlegg for sykkeltrafikk må oppleves som attraktivt, uten omveger eller redusert framkommelighet, og med god flyt. Resultatet av det motsatte er at flere velger bilen. Det eksisterende nettet må utvides, vedlikeholdes og opprustes. Dersom resultatet av utbygging er positivt slik man forventer, bør man etterstrebe å bygge ut flere strekninger hurtig, for å innen kort tid få flere trafikanter fra bil til sykkel. Anlegge bør tilrettelegges for både el-sykkel og andre syklister.

Kollektivtransport

Kollektivtransport må være et fullverdig alternativ til personbiltransport i alle norske byer. Et godt kollektivtilbud i byene ikke må gå på bekostning av, men heller sees i sammenheng med, et godt kollektivtilbud også utenfor og mellom byene. Det må innføres restriktive tiltak mot biltrafikken, som kjøprising i byene for å få fler over til kollektive løsninger. Inntekter fra kjøprising,

¹Trygg Trafikk skade: <https://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/sykkelyllykker/>



bompenger og lokale bensin- og dieselavgifter bør brukes til investering i og drift av kollektivtilbudet og tiltak for myke trafikanter fremfor å investere i nye vegprosjekter. I by- og tettstedsområder bør det være egne kollektivfelt på alle veger med stor rushtidstrafikk.

Bussen på prioriteres på vegen med egne felt og i kryss. Utbedringer i kollektivtilbudet må finansieres gjennom økte offentlige bevilgninger og ikke økte billettpriser for de reisende. En forutsetning for at attraktiv kollektivtransport er hyppige avganger, god komfort og konkurransedyktige priser. Det må gis rabatter til grupper med lav betalingsevne.

Ansvar for kollektivtrafikk og utvikling av byområdene ligger i stor grad hos kommune og fylke, men det trengs økte bevilgninger fra staten for å gjennomføre tiltak for bedre kollektivtrafikk og mer miljøvennlige byer. I etatenes forslag til Nasjonal Transportplan kapittel "5. Byområdene" sies det mye om hvilke tiltak som lokalt bør settes i verk, men mindre om hva staten må gjøre for å bidra til å gjøre transport i byene mer miljøvennlig. Det må være et nasjonalt mål for NTP å bidra til mer miljøvennlige byer gjennom bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og å legge til rette for restriktive tiltak mot biltrafikken gjennom ulike belønningordninger og incentiver.

Det er myndighetenes ansvar å sørge for forutsigbare og stabile økonomiske rammer for kollektivtrafikken og Natur og Ungdom stiller seg bak at rammetilskuddet til fylkeskommunene bør øke, dette med øremerkede midler til å utbedre kollektivtilbudet..

Byluft og støy

Et problem forårsaket av transport er luftforurensing. Utslipp av NoX og store mengder svevestøv gir økt forekomst av luftvegslidelser kan føre til hjerte- og karsykdommer og fører til nedsatt levetid for et hundretall personer hvert år og koster samfunnet store summer i nedsatt arbeidsevne og helseutgifter. Norsk institutt for luftforskning har pekt på reduksjon av biltrafikk som den eneste langsiktige løsningen på byluftproblemet. Natur og ungdom krever at det tas på alvor, og at man fremfor å bli tatt på senga hver vinter, iverksetter tiltak for å senke biltrafikken i om rundt byene.

Det presenteres i etatenes forslag til transportplan flere tiltak for å begrense forurensingen. Felles for disse er at de er kortsiktige, og ofte blir satt i verk først når lufta er for dårlig. Man er enige om at tiltak som reduserer utslipp i byområder og bidrar til mindre luftforurensing må prioriteres. Det er alvorlig at det viktigste tiltaket for å redusere lokal luftforurensing, å redusere biltrafikken, er lite vektlagt. Et av de viktigste tiltakene for å hindre økt luftforurensing er å stoppe utbyggingen av alle store motorvegprosjekter i nærheten av byområdene. Det må stilles strenge krav til utslipps- og støybegrensning på all transport. Slike begrensinger bør primært skje i form av trafikkreduksjoner.

Arealplanlegging

Hvordan man utnytter plassen har stor betydning for transportstrukturen i byen. Dersom man planlegger dette på en smart måte, kan man redusere transportbehovet til innbyggerne og redusere bilavhengigheten i samfunnet. Effektiv arealplanlegging med mål om å senke persontransportbehovet er forutsetning for gode og miljøvennlige samferdselløsninger. Det er viktig at det er et mål at norske byer og tettsteder må planlegges med mål om å redusere folks daglige transportbehov. Natur og Ungdom stiller seg derfor svært positive til etatenes forslag (kapittel 4.3): "Det skal legges til rette



for arealbruk som reduserer transportbehovet. Dette skal også være et premiss i planleggingen av veg og bane.”

For å få en grønnere by er det viktig å styrke bykjernen. Det innebærer at arbeidsplasser, boliger, kulturtilbud og handel må være konsentrert her. Utbyggingen utenfor sentrum må konsentreres i knutepunkter der det meste er innen gangavstand. Arbeidsplasser og nærmiljøfunksjoner må plasseres i nærheten av der folk bor. Det må aktivt tilrettelegges for å samle arbeidsplasser rundt kollektivknutepunkt og langs kollektivruter. Transportkrevende virksomhet må plasseres i direkte tilknytning til jernbanenettet og havner. Når det skal bygges nytt i byer og tettsteder bør dette skje med mål om fortetting, utbyggingen bør skje på allerede påvirkede arealer. Grønne arealer som friområder, naturområder og jordbruksland bør ikke bebygges. Det må legges til rette for innfartsparkering i forbindelse med kollektivårer og jernbanestasjoner rundt de store byene. Den fysiske planleggingen må tilrettelegge for kollektive transportløsninger, ikke baseres på at alle skal behøve å benytte seg av bil. Natur og Ungdom vil stille seg bak etatenes vurdering av at arealbruksmønsteret må bygge opp under kollektivtransporten og infrastruktur for gåing og sykling. Vi vil understreke viktigheten av at staten i større grad må være deltakende i lokale myndigheters planarbeid, for å bidra til sterkere regional, interkommunal og kommunal planlegging.

2.3 Jernbane

I Norge reiser vi mer og mer, og lenger og lenger. Reise mellom de store byene i Norge er høye. Flytrafikken mellom Trondheim-Oslo, Bergen-Oslo og Bergen-Stavanger, er noen av de høyeste trafikkerte innenlandske flystrekningene i Europa. Denne flytrafikken står for 1,4 gigatonn CO₂. Målt i innbyggertall er det ingen som flyr mer innenlands enn Nordmenn. Så mange reisende, med et så stort klimaavtrykk gjør at det må tiltak til for å flytte de reisende over på miljøvennlige reisemåter. Skal vi klare å få ned den innenlandske flyreisen må vi satse på miljøvennlige alternativer.

Vi har sett i tidligere, og dagens samferdselspolitikk at det bygges flere ganger så mange kilometer veg, som jernbane. Det er også flere eksempler der jernbane som planlegges utbygd bygges parallelt med veg. På denne måten nulles all potensiell klimagevinst ut, og jernbanens lønnsomhet svekkes ettersom den blir mindre konkurransedyktig. Da en dobbeltsporet jernbane har samme trafikantkapasitet som en tifelts motorveg, er det heller ikke et behov for en parallell motorveg.

De siste årene ser vi at det er økte bevilgninger til jernbanen, men det er fortsatt et stort etterslep på jernbanen i dag som fører til at tilbudet fortsatt ikke er godt nok som et alternativ til annen forurensende trafikk. Dette blir også gjenspeilet i fagetatenes forlag til Nasjonal transportplan. De største investeringpunktene under jernbane går til vedlikehold og drift, samt noe elektrifisering. Dette er nødvendig, men Natur og Ungdom ser på det som svært problematisk at nye investeringer på jernbane er nedprioritert i så stor grad.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det lagt ned en fremdriftsplan for videre utbygging av InterCity-trianglet fra Oslo-Lillehammer, Oslo-Skien og Oslo-Halden. Det ble lagt frem at innen



slutten av 2024 skulle sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar, og at det resterende InterCity skulle bli ferdigstilt mot 2030. Rammene vedtatt i det forrige Nasjonal transportplan skal ligge til grunn, likevel viser fagetatene til retningslinjer gitt av Samferdsdepartementet, der deler av InterCity-utbyggingen må utsettes til slutten av planperioden. Natur og Ungdom ser på det som kritikkverdig at slike føringer går på bekostning av nødvendig investering i jernbane. En fullstendig utbygging av Intercity er nødvendig for å møte befolkningsveksten i stor-Oslo, og øke områdene for bolig- og arbeidsmarkedet. En storsatsing på dobbeltspor i disse områdene vil være svært gunstig for å overføre trafikk fra veg til jernbane, samt en effektiv måte for folk å bo utenfor Osloområdet. Dette må prioriteres over store motorvegutbygginger, og byggest raskt.

Jernbane bør være et alternativ til godstransport på veg i større deler av landet. En jernbane mellom Narvik og Tromsø, eller en jernbane fra Tromsø koblet på det svenske jernbanenettet over grensen kan føre til at mer godstrafikk kan overføres til jernbanen, samt at det vil føre til større bo- og arbeidsmarked regioner dersom man ser mulighetene for pendlertog. Ikke bare vil toget frakte gods til landsdelen, men den vil også kunne bidra til frakt av en stadig voksende mengde fisk ut av landsdelen og videre til sør-Norge og kontinentet.

Elektrifisering

det er fortsatt strekninger i dagens jernbanenett som drives av tog på fossile brensler. Det må være en prioritering og fortsette arbeidet med elektrifiseringen av disse strekningene.

Natur og Ungdom krever:

- **At det kommer på plass en ny utredning for høyhastighetstog mellom de store byene i Norge, en utredning som legger frem riktige passasjergrunnlag og riktige geologiske forutsetninger.**
- **At de økonomiske rammene for investeringer i jernbane økes betraktelig, slik at jernbanen i denne planperioden sikres et nødvendig løft. For å få dette til må investeringer dreies over fra veg til jernbane.**
- **At det bygges ut fullstendig dobbeltsporet jernbane mellom Oslo-Lillehammer, Oslo-Skien, og Oslo-Halden innen 2025.**
- **At det gjennomføres en grundig utredning av Tromsbanen**

2.4 Godstransport

En overføring av godstransport fra veg til bane og sjø er et viktig tiltak for både klima, luftforurensning og trafiksikkerhet.

Tungtransport på norske veger er en fare for trafiksikkerheten, fører til betydelig slitasje på vegene og økte klimagassutslipp. Det må tilrettelegges for en betydelig økning av godstransport på det norske banenettet og på sjø.

Styrk godstransport på bane

Godstransport på jernbane har blitt neglisjert i mange år, samtidig som veginvesteringene har økt kraftig. Store nye veger svekker konkurransedyktigheten til godstogene, og gir oss mange nye forurensende lastebiler. Ifølge Miljødirektoratet kan en overføring av gods fra veg til bane på 40 %

redusere utslipp på nesten 1 million tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. Vi må derfor satse på å oppgradere godsterminalene og bygge lange kryssningsspor og dobbeltspor, i stedet for å utvide vegene og undergrave jernbanen. Andre strekninger hvor en ny togstrekning kan erstatte gods- og persontrafikk på veg må også utredes, med sikte på utbygging. En forutsetning for at næringslivet skal benytte jernbane som transportform for gods er forutsigbarhet og punktlighet, jernbanenettet må rustes opp tilstrekkelig med dobbeltspor og kryssningspor og termnalkapasitet. Alnabruterminalen må rustes opp for å kunne ta den nødvendige kapasiteten og fungere som ett knutepunkt for godstrafikken i Norge.

Ofofbanen er ett viktig ledd i transportkjeden for godstransporten til nordnorge, og det er en nødvendighet at banen får dobbeltspor for å ta den nødvendige kapasiteten av både malm, ordinært gods og passasjerer helt inn til Narvik havn og stasjon.

Godset må ta sjøvegen

Godstransport på sjø er en transportform som slipper ut mindre klimagasser en vegtransport, i tillegg har det mange fordeler i form av at man for eksempel ikke trenger å bruke penger på å vedlikeholde sjøen, slik man gjør med veg. Tilskudd til overføring av gods på sjø er må prioriteres i tidlig tidsperiode i samtlige rammer.

Natur og ungdom krever:

- **At tiltak som vil føre til øket andel godstrafikk på bane og sjø til fordel for veg må prioriteres.**
- **Godsfremmende tiltak på jernbane, som kryssningsspor og opprustning av Alnabruterminalen må prioriteres høyt til fordel for utbygging av veg.**
- **Ofofbanen må oppgraderes med dobbeltspor for å sikre kapasitet til frakt av gods i nord i Nordland, Troms og Finnmark**

2.5 Veg

Vi ser også i fagetatenes forslag til Nasjonal transportplan for 2018-2029 at veg prioriteres over andre miljøvennlig transportinfrastruktur. Det blir i dag bygget fem ganger så mye veg som bane, og der det bygges jernbane, bygges det ofte veg parallelt. Dette er en prioritering Natur og Ungdom ser på som problematisk. Dersom det er lettere, eller like lett for folk å velge bilen fremfor jernbane og kollektiv, vil de i de fleste tilfeller velge dette.

Stortinget har som ambisjon å binde Vestlandet sammen med en sammenhengende E39, ved å ersatte fergeforbindelsene med broer og tunneler. Dette er et prosjekt, vedtatt i forige Nasjonal transportplan, og skal etter målene stå ferdig i 2035. Prosjektet har en samlet kostnad på omtrent 238 milliarder kroner. Dette er et prosjekt som skal bygge sammenhengende firefeltsmotorveg fra Kristiansand i sør, og Trondheim i nord. Dette kommer nok så sikkert til å ha en økende effekt for personbiltrafikken, samt å gjøre det mer attraktivt å frakte gods med vogntog over sjøtransport.

Natur og Ungdom ser på det som problematisk at aksjeselskapet *Nye veier* tar over store deler av norsk motorvegutbygging. Vi har en lang trend i norsk samferdselsutbygging at kapasitetsøkende veg, i stor grad, prioriteres over mer miljøvennlige reisemåter som jernbane. I dag planlegges store



og mindre samferdselsprosjekter gjennom Nasjonal transportplan, nå for elleve år av gangen. Store vegprosjekter tas da ut av Nasjonal transportplan og blir, med enkelte retningslinjer, fjernet fra den fullverdige demokratiske prosessen. Dette svekker mulighetene for de folkevalgte, og fagetatenes mulighet til å påvirke store vegutbygginger, dette ser Natur og Ungdom på som kritikkverdig.

Økt kapasitet på vegnettet og spesielt firefelts motorveger fører til at flere velger bil fremfor kollektivtrafikk. Samtidig fører store veiutbygginger til massive naturinngrep som kunne vært unngått med en storsatsning på jernbane. De pengene som investeres i veg må investeres i trafiksikkerhetstiltak, som etablering av midtdelere, rassikring, gang- og sykkelveg og tilrettelegging for kollektivtrafikk, ikke kapasitetsøkende vegutbygging.

Tverrforbindelsen i korridor 8 vil føre til ett økt potensial for bynær bebyggelse hvor det ikke er egnet i dag grunnet mye trafikk. området vil også bli mer attraktivt for gående og syklende i området som slipper barrieren som dagens tverrforbindelse er, blant annet til universitetsområdet.

Natur og Ungdom krever:

- **At dagens tanker om en fergefri E39 skrinlegges, mot en plan som ikke fører til store naturødeleggelser, og øker kapasiteten på dagens vegnett.**
- **At det i NTP 2018 - 2029 ikke investeres i ny kapasitetsøkende motorveger, og at de veginvesteringene som blir går til trafiksikkerhetstiltak, og tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtransport. Midlene som blir igjen skal over i investering i jernbane.**
- **At tverrforbindelsen blir prioritert i transportplanen.**

2.6 Flyplasser

I en stadig økende globalisering innenfor luftfart er vi blitt en nasjon som tar i bruk mer og mer flytransport i vår hverdag. Hele 52% av klimateffekten fra Norges utslipp kommer fra nordmenns reiser med fly.² Til tross for stadig påskyndende utvikling av ny teknologi og avvending av ITS er ikke dette en forutsetning for kutt i klimagassutslippene. Ei heller lave flypriser³, som har bidratt til en sterk trafikkvekst som resulterer i utslippsvekst. Det er en strek i regningen for politikerne, at det ikke er kommet flere effektpakker eller tiltak som gagnar miljøet. Nordmenn flyr meget mer enn våre naboland i innenlandsruter, og har derfor selverklært seg som klimaversting i Europa på våre innenriksruter. Tre av Europas femten mest trafikkerte flyruter er norske innenlandsruter (Gardermoen-Værnes, Gardermoen-Flesland og Gardermoen-Sola).

Norge er et langt og vidstrakt land med ullent terreng som byr på vise utfordringer. Selv om luftfart virker som et gyldent alternativ må staten stille større krav til OPS. Da for eksempel trafikkbegrensende tiltak. Avinor gjør ingen analyser av klimateffekter, og det statseide selskapet er heller ikke pålagt å utrede alternative løsninger til å utvide kapasiteten (som f.eks. å begrense etterspørselen eller satse på alternative transportformer), slik Statens vegvesen og Jernbaneverket med god grunn er nødt til å gjøre. Mens Statens vegvesen til en viss grad jobber for å begrense

² Artikkelen «Å reise er å leve» av Borgar Aamaas ved Cicero, hentet 22.06.2016– senter for klimaforskning: <http://www.cicero.uio.no/no/posts/klima/aa-reise-er-aa-leve>

³(jamfør Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks: <http://www.ssb.no/kpi>)

biltrafikken, har Avinor til og med en bonusordning som premierer flyselskap som oppnår en trafikkvekst⁴.

I grunnlagsdokumentet er det ikke fremmet et eneste forslag som vil drastisk redusere det faktum at 20% av befolkningen med høy velstand står for 240% av gjennomsnittlig klimafotavtrykk. Eller det at 5,1 millioner nordmenn flyr like mye som 50 millioner EU-borgere.

Dersom vi skal kutte utslippene fra flytrafikken kan det ikke legges opp til store kapasitetsutvidelser slik planforslaget skisserer.

Oslo lufthavn, Gardermoen (trafikkutvikling)

Av de 15 mest trafikkerte flyrutene i Europa har Oslo Lufthavn Gardermoen tre av rutene. En av følgene er at Gardermoen er flyplassen med raskest voksende vekst og har hatt en trafikk økning på 14,3 prosent bare siden 2011.

Natur og Ungdom stiller seg kritisk til nyttekost-analysen av bygging av rullebane 3 og tilhørende terminal 3 (R3/T3). Da det ikke er utredet for andre kapasitets økende tiltak eller effektpakker. Avinor argumenterer selv for at uten en utbygning av R3 og T3 må reisende velge et annet alternativ eller la være å reise. Ved å framstille nyttekost-analysen alene uten andre alternativer eller en solid vurdering ved f.eks. risikovurdering av miljøkostnadene. Går man inn for å ikke vite det totale klima og miljøkonsekvensene for Norge, men også internasjonalt. Ved å unnlate å gi kapasitets fremmende alternativer svekkes det helhetlig faglig grunnlaget og regjeringen vil ikke sitte med solid kunnskap om alle konsekvensene. Slik Natur og Ungdom ser det gir dette Avinor større sannsynlighet for gjennomslag for sin utredning.

Bergen lufthavn, Flesland

Utbygging av storflyplassene nuller ut andre viktige klimatiltak. I 2014 var det om lag 6 millioner passasjerer på Bergen Lufthavn Flesland. Avinor bygger ut flyplassen slik at kapasiteten dobles. Dersom denne kapasitetsveksten resulterer i en tilsvarende trafikkvekst, vil vi få en ekstra oppvarmingeffekt som tilsvarer bruken av nesten 400 000 personbiler. Dette vil i så fall nulle ut alle andre vedtatte klimakutttiltak i hele Bergen.

Natur og Ungdom krever:

- **Det pålegges å utrede for alternative løsninger til å utvide kapasiteten.**
- **Reduksjonen av innenlands flyreiser må først og fremst tas på de sterkt trafikkerte rutene mellom de store byene.**
- **Det må ikke opprettes nye flyplasser i Norge, og eksisterende flyplasser må ikke utvides. Det må utarbeides miljø- og klimaanalyser ved alle eventuelle større lufthavnutvidelser i Norge.**
- **En del av AVINORs overskudd må gå til finansiering av jernbaneprosjekter mellom de store byene.**

⁴ Avinors bonus ordning for passasjer vekst. Hentet 22.06.2016
<https://avinor.no/globalassets/konsern/flyselskap/bonusordning-for-passasjervekst.pdf>



Natur og Ungdom

Er Norges største miljøorganisasjon for ungdom. Vi har 7500 medlemmer organisert i 80 lokallag over hele landet som jobber med store og små, lokale og nasjonale miljøsaker. Natur og Ungdom jobber for å ta vare på natur, miljø og klima gjennom et bredt spekter av miljøsaker som samferdsel, olje, naturvern, energipolitikk, jordbruk og fiskeri.

Det er medlemmer av natur og ungdoms sentralstyre som har utarbeidet denne uttalelsen.

På vegne av natur og ungdom:

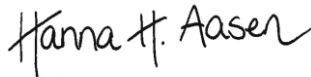

Magnus Storvoll Strømseth

2. nestleder



Erlend Hansen

Sentralstyremedlem



Hanna Hågensen Aasen

Sentralstyremedlem



Syvert Tuntland Kråkenes

Faggrupeleder for samferdsel,
og sentralstyremedlem



Einar Helland Berger

Sentralstyremedlem