

Samferdselsdepartementet

HØRINGSUTTAELSE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018–2029

1. Innledning og hovedbudskap

Naturvernforbundet viser til høring av transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018–2029¹ (NTP) og avgir herved en uttalelse.

NTP legger viktige føringer for miljøkonsekvensene fra transportsektoren. Planen må bidra til å løse hele spektret av miljøutfordringer: klimagassutslipp, lokal luftforurensing, støy, naturødeleggelser, nedbygging av matjord, forringelse av friluftsområder etc. For å kunne løse disse må det føres en politikk som tar i bruk ny teknologi, samtidig som bruken av de mest miljø- og ressurskrevende transportformene reduseres. Vi må unngå at trafikkveksten nuller ut de positive effektene av ny teknologi.

Naturvernforbundets hovedbudskap:

- NTP må bli en helhetlig plan som bidra til 80 prosent reduksjon av transportsektorens klimagassutslipp fram til 2030.
- NTP må fastsette mål om nullvekst i vegtrafikken utenom de større byene og 20–30 prosents reduksjon i de større byene.
- NTP må fastsette mål om ytterligere 20 prosent overføring av gods fra lastebil til sjø og bane, utover det som legges til grunn i den såkalte godspakka.
- NTP må fastsette et nullvekstmål også for flytrafikken.
- Fokuset på bruk av biodrivstoff som klimaløsning i transportsektoren bør tones ned.
- Alle nye privatbiler, bybusser og lette varebiler etter 2025 må være elektrisk drevne, og det må satses sterkt på elektrisk drevne ferjer, landstrøm og mer bruk av elektrisitet i andre deler av transportsektoren.
- De nasjonale klima-, miljø- og vegbruksavgiftene må økes.
- Planene om tredje rullebane på Gardermoen og en ny rullebane på Flesland må legges på is.
- Videre motorvegutbygging må stanses. Det betyr også et klart nei til Nye Veiers motorvegutbygginger, som ikke engang drøftes i grunnlagsdokumentet. Eksisterende vegnett bør heller utbedres og vedlikeholdes, i hele landet, framfor bygging av store, nye veganlegg.
- Den valgte løsningen for E 16 og Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss er uakseptabel for klima, natur og matjord. Bedre løsninger må velges.
- Ideen om en ferjefri kyststamveg (E 39) må avblåses. Isteden må eksisterende vegnett utbedres, og det må satses på elektrisk drevne ferjer.
- Det er ikke nødvendig med mer enn én stamveg mellom øst og vest. Av hensyn til villrein og naturmangfold på Hardangervidda bør rv. 7 gjennom Skaupsjøen/Hardangerjøkulen landskapsvernområde på sikt fjernes.
- Det trengs økte statlige midler til kollektiv- og sykkelsatsing i byene, utover det transportetatene foreslår. Samtidig må staten stille strenge betingelser om at byene som mottar penger, fører en god arealpolitikk og ta i bruk restriktive virkemidler, slik at bilbruken reduseres og gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres.

¹ Grunnlagsdokument for NTP 2018–2029 fra transportetatene:

<http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag>

- Samme tenkemåte må også knyttes til jernbanebevilgningene, der regionene som har den mest ambisiøse planen om trafikkreduksjon, blir prioritert når jernbanemidlene fordeles. Av store jernbaneutbygginger er antakelig ny jernbanetunnel gjennom Oslo det viktigste prosjektet.
- I første omgang må høyeste prioritet for jernbanen være å øke og forbedre vedlikeholdet, slik at toget blir til å stole på. Vedlikeholdsetterslepet må tas igjen innen utgangen av 2029.
- Det er innen godstrafikk at toget kan bidra mest i form av klimagasskutt på kort og mellomlang sikt. Den såkalte godspakka må forsterkes med ytterligere tiltak og få høy prioritet, for å flytte gods fra veg til sjø og bane. Modernisering av den nasjonalt viktige Alnabru godsterminal må stå sentralt, sammen med mindre tiltak som kryssingsspor, elektrifisering og andre terminalutbedringer.
- Dobbeltspor og nye jernbanestrekninger må bygges slik at de kan trafikkeres av godstog og gi et løft for godstrafikken. Dobbeltspor gjennom Østfold og inn i Sverige er viktig og må sikres finansiering, gjerne gjennom en ordning der bompenger på E 6 bidrar til dette.
- Tromsbanen bør utredes ordentlig. I tillegg er det viktig med utbedring av Nordlandsbanen og Ofotbanen og banenettet for å få mer gods på bane mellom Sør-Norge/kontinentet og Nord-Norge.
- Vi trenger en plan for å styrke toget i konkurranse med flyet, som viser tiltak på kort, mellomlang og lang sikt. På kort sikt trengs det fokus på små banetiltak som gir rask effekt, i kombinasjon med statlige stimulanser som gir flere og raskere tog mellom landsdelene og til/fra Sverige. Planen må skissere større baneutbygginger på lang sikt, som må ses i sammenheng med behovet for å flytte gods fra veg til tog.

2. Miljørammer for transportsektoren

80 prosent kutt i klimagassutslipp

Transportetatens dokument «Grunnlag for klimastrategi»² legger til grunn 50 prosent reduksjon i klimagasser fram til 2030. Denne reduksjonen er lagt til grunn før Paris-avtalen i desember 2015 var et faktum.

Svenske utredninger tolker det tidligere vedtatte 2-gradersmålet og andre klimarelaterte mål dithen at transportsektoren må redusere sine utslipp med 80 prosent fra 2010 til 2030. Svenske Trafikverket kommenterer Paris-avtalens mål om å tilstrebe 1,5-gradersmålet bl.a. slik: «Scenarierna som klarar att begränsa klimatpåverkan till maximalt 1,5 graders temperaturökning kännetecknas av hög energieffektivitet, dämpad efterfrågan samt snabba och tidiga utsläppsminskningar.»³

Beregninger som tar utgangspunkt i 1,5-gradersmålet, viser at verdens gjenværende karbonbudsjett er brukt opp i løpet av fem år, dersom vi fortsetter på dagens utslippsnivå.⁴ Det betyr at det trengs store utslippskutt raskt.

Naturvernforbundet mener at Paris-avtalen må bety at transportsektoren i Norge reduserer sine utslipp med 80 prosent fram til 2030 og blir så godt som fri for utslipp av klimagasser i 2040.

² NTP-vedlegget «Grunnlag for klimastrategi»:

http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214283/binary/1093497?_ts=1531e669668

³ «Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen» (Trafikverket):

http://www.trafikverket.se/contentassets/46ae019ed896490ebb95185b6e846c24/styrmedel_atgarder_minska_utslapp_vaxthusgaser_2016-02-22_slutversion-3.pdf

⁴ Nettartikkel på CarbonBrief: <http://www.carbonbrief.org/analysis-only-five-years-left-before-one-point-five-c-budget-is-blown>

Vi vil videre peke på at grunnlaget for klimastrategi baserer seg på flere optimistiske faktorer, som gjør at den beskrevne politikken antakelig er for svak for å innfri reelle, globale utslippskutt i tråd med målet:

- Bruk av biodrivstoff regnes å gi null utslipp, til tross for at den reelle klimaeffekten av biodrivstoff varierer sterkt. Flere typer biodrivstoff kan gi en høyere oppvarmingseffekt enn bruk av vanlig drivstoff.
- Bruk av elbiler regnes også å gi null utslipp, til tross for økte utslipp fra bilproduksjon i forhold til tradisjonelle biler og mulige klimaeffekter av elektrisitetsforbruk. Nettoeffekten er dermed ikke så stor som vi kan få inntrykk av.
- Utslipp fra bygging og drift av infrastruktur er ikke tilstrekkelig kvantifisert og kan utgjøre et betydelig tall i norsk sammenheng.⁵
- Reisetidsreduksjon som følge av vegutbygging gir en trafikkvekst som bare delvis er inkludert i klimaberegningene. Infrastrukturens innvirkning på arealbruk og lokalisering er ikke med i modellene, noe som gjør at trafikkveksten som følge av kortere reisetider antakelig er betydelig undervurdert.

I sum gjør dette at en NTP som baserer seg på grunnlaget for klimastrategi, reelt vil gi en lavere utslippsreduksjon enn det som er angitt. Når det i tillegg er behov for å kutte mer enn det klimastrategien har satt som mål, er det klart at NTP må bli en helhetlig plan som sikrer langt mer ambisiøse tiltak for utslippsreduksjoner. NTP må også sikre at nødvendige tiltak som transportetatene ikke har ansvar for, vil bli gjennomført.

Øvrige behov for miljøforbedring

Luftkvaliteten i flere av byene er fortsatt så dårlig at forurensningsforskriften brytes, og vi er langt unna å innfri nasjonale mål.⁶ Vegtrafikken er ansvarlig for en betydelig del av dette. Mengden personer som har et støynivå på 55 dBA ved boligen sin, har økt med en kvart million etter 1999.⁷ Vegtrafikken er hovedkilden til luftforurensing og støy i Norge.

Nedbygging og fragmentering av natur gjennom infrastrukturbygging truer naturmangfoldet og Norges forpliktelser i henhold til konvensjonen om biologisk mangfold (CBD), mens nedbygging av friluftsområder er en trussel mot folkehelse og livskvalitet. Mye matjord går tapt gjennom infrastrukturbygging og tilhørende arealbruksendringer. Nedbyggingstakten av dyrka og dyrkbar jord har økt kraftig, stikk i strid med Stortingets innstramming på feltet.⁸

Felles for de fleste miljøutfordringene er at de i stor grad bestemmes av trafikkmengden. Det er viktig at miljøtiltak i transportsektoren bidrar til å løse hele spekteret av miljøutfordringer. Redusert veg- og flytrafikk vil ikke bare gi lavere klimagassutslipp, men også mindre luftforurensing, mindre støy og mindre behov for natur, friluftsområder og matjord.

Vi vil også understreke sammenhengen mellom å løse miljøutfordringene og å redusere de store helseutgiftene samfunnet får av økt inaktivitet. Å få flere til å gå og sykle vil være bra for miljø og folkehelse og er derfor veldig lønnsomt for samfunnet.

⁵ På bakgrunn av dialog med Hogne Nersund Larsen i Asplan Viak og Karl Sigurd Fredriksen ved Universitetet i Agder kan det være grunn til å anslå at klimaeffekten fra infrastrukturbygging ligger i størrelsesorden 25–50 tonn CO₂-ekv. per million kroner investert. Dette betyr i så fall at middels ramme for riksveginvesteringer og utbyggingsselskap for veg gir klimagassutslipp fra byggefasen på 6–12 mill. tonn CO₂-ekv.

⁶ Miljøstatus, luftforurensing (Miljødirektoratet): <http://www.miljostatus.no/tema/luftforurensning/>

⁷ Miljøstatus, støy (Miljødirektoratet): <http://www.miljostatus.no/tema/stoy/>

⁸ Omdisponering av landbruksarealer (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/jord-skog-jakt-og-fiskeri/statistikker/kofola/aar>

EUs hvitbok må legge føringer

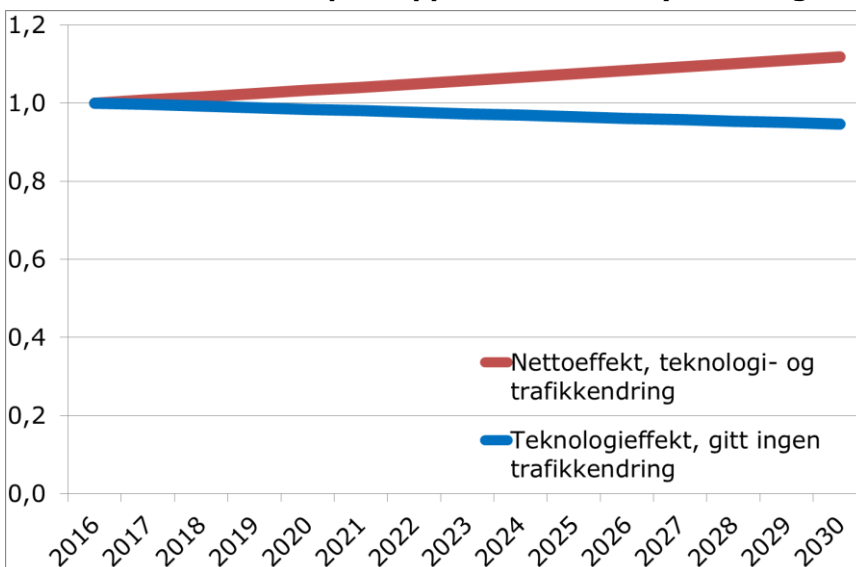
EUs hvitbok⁹ har fastsatt bl.a. følgende mål, som bør legge føringer for NTP, siden Norge er så tett integrert i annen EU-politikk, deriblant klimapolitikken:

- «30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, facilitated by efficient and green freight corridors. To meet this goal will also require appropriate infrastructure to be developed.»
- «By 2050 the majority of medium-distance passenger transport should go by rail.»

Det er derfor gledelig at Stortinget enstemmig har bedt regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på veg, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.¹⁰ NTP må vier EUs hvitbok oppmerksomhet og skisserer en plan for hvordan dens mål kan innfris. Det er viktig at dette arbeidet kommer i gang raskt, slik at en negativ trend kan snus. Godstrafikken på norsk område gikk dessverre ned med 1,1 prosent i 2015.¹¹

3. Strengere transportmål nødvendig

Trafikkvekst må ikke spise opp effektene av ny teknologi



Til tross for rekordsalg av elbiler økte vegtrafikkens klimagassutslipp med 0,8 prosent i 2015.¹² Dette skyldes trafikkveksten, som var på 1,2 prosent, som var større enn effekten av mer klimavennlige kjøretøy.¹³ Dersom vi framskriver effekten av å ta i bruk ny teknologi på bakgrunn av de relative endringene i 2015, vil vegtrafikkens utslipp av klimagasser utvikle seg som i figur 1.

Figur 1: Utslippsutvikling, gitt at de relative endringene i 2015 framskrives

Dersom trafikken fortsetter å vokse som i 2015, vil utslippsveksten fortsette. Greier vi å fryse trafikkomfanget på dagens nivå, vil teknologieffekten bidra til en svak, men reell reduksjon i klimagassutslipp. Det er sannsynlig at teknologieffekten vil bli langt større, men det er også fare for at trafikkveksten blir det, om ikke tiltak settes i verk.

Vi illustrerer også et mer ambisiøst scenario (figur 2) der årlig effektivisering som følge av ny teknologi femdobles i forhold til 2015-nivået og dermed blir på 2 prosent årlig. Med en trafikkvekst på 2015-nivå vil den reelle utslippsreduksjonen bli lav og langt unna hva som er

⁹ EUs hvitbok for transport (side 9):

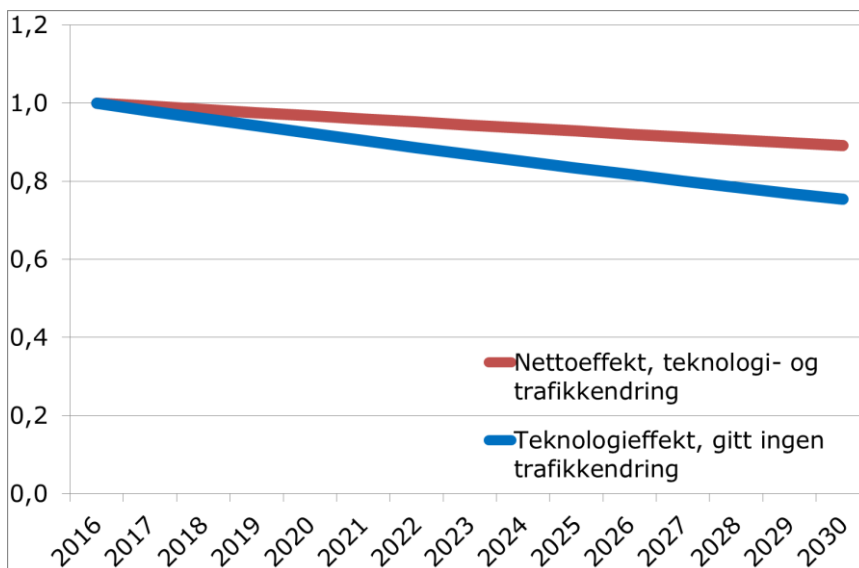
http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

¹⁰ Representantforslag om en nærskipfartstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår (Stortinget): <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=64615>

¹¹ Jernbanetransport 2015 (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/jernbane>

¹² Utslipp av klimagasser 2015, foreløpige tall (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/klimagassn>

¹³ Kjørelengder 2015 (Statistisk sentralbyrå): <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/klreg/aar/2016-04-22>



Figur 2: Utslippsutvikling med sterkere teknologieffekt (2 prosent årlig)

nødvendig. Heller ikke med nullvekst i trafikkomfanget vil vi komme i mål med dette scenariet.

Figurene forteller oss at vi må ha to tanker i hodet samtidig. Innfasing av ny teknologi som gir betydelige reduksjoner i klimagassutslipp, må økes kraftig. Samtidig må vi hindre en fortsatt trafikkvekst og jobbe for trafikkreduksjon, for å unngå at betydelige deler av de positive effektene av ny teknologi nulles ut.

Strengere mål om transportreduksjon og transportoverføring

For å sikre tilstrekkelige miljøforbedring og hindre at trafikkveksten spiser opp de positive effektene av ny teknologi, mener Naturvernforbundet at dagens nullvekstmål for persontransporten i de store byområdene må skjerpes samt suppleres av nye mål. For de store byene bør målet være en absolutt vegtrafikkreduksjon på 20–30 prosent innen 2030 (som avtales gjennom bymiljøavtalene), som er viktig for å oppnå raske kutt i klimagassutslipp, bedre luftkvalitet og mindre støy.

Fagartikkelen «The climate impact of Norwegians' travel behavior»¹⁴ viser at nesten 70 prosent av klimaeffekten fra nordmenns reiser kommer fra turer med lengde over 100 km. Vel halvparten av klimaeffekten fra alle reiser skyldes flytrafikken. Dette tilsier et økt fokus på de lengre reisene. Naturvernforbundet ber derfor om at det innføres et absolutt nullvekstmål for vegtrafikken utenom de større byene og et eget nullvekstmål for flytrafikken. Vi vil påpeke at Miljødirektoratet i sin høringsuttalelse til NTP skriver at det er flere forhold som «tilsier at trafikkveksten også utenfor byene som er omfattet av nullvekstmålet, bør begrenses i perioden mot 2030».¹⁵

For godstransportene bør det settes et mål om at 20 prosent av godstransportarbeidet på veg overføres til jernbane og sjø, utover det som legges til grunn som effekten av den såkalte godspakka i transportetatens NTP-forslag. Videre må potensialet av riktig prising av transport, arealplanlegging og bedre logistikk utnyttes, slik at transportomfanget og antall kjøretøykilometer reduseres ytterligere. Ny teknologi vil kunne bidra til dette.

Biodrivstoff – usikker miljøeffekt

Transportetatene foreslår at biodrivstoff innen 2030 skal erstatte fossilt drivstoff i en mengde som tilsvarer drøyt 20 prosent av dagens drivstoffsalg til transport og anlegg. Sett i lys av de utfordringene vi i dag har med å dekke omsetningspåbudet på 5,5 prosent for vegtransporten, anser vi det som uforsvarlig å legge opp til en så høy bruk av biodrivstoff, særlig når formålet skal være å kutte klimagassutslipp globalt.

Økt bruk av biodrivstoff kan være særlig problematisk, både for klima og for naturmangfold. Mengden CO₂ som slippes ut ved forbrenning av biodrivstoff, er omtrent på samme nivå som for fossilt drivstoff. Klimaeffekten av biodrivstoffet bestemmes av råstoffet som brukes, og av virkningsgraden i omdanningsprosessen fra råstoff til ferdig drivstoff. Når det brukes

¹⁴ «The climate impact of Norwegians' travel behavior» (Borgar Aamaas og Glen P. Peters): <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214367X15300089>

¹⁵ Miljødirektoratets høringsuttalelse til NTP 2018–2029: http://miljodirektoratet.no/Documents/Nyhetsdokumenter/NTP2018-2029_horingsuttalelse_Mdir.pdf

råstoff som forårsaker store CO₂-utslipp som det tar lang tid for naturen å trekke ut av atmosfæren igjen, vil klimaeffekten av biodrivstoff kunne bli negativ. Dette kan oppstå når dyrking av et råstoff fortrenger annen jordbruksproduksjon, som så må ta i bruk karbonrike arealer som regnskog eller myr som erstatning, men det kan også skyldes at det hogges skog som råstoff, som det tar lang tid før vokser opp igjen, eventuelt i kombinasjon med at hogsten fører til et tap av karbon fra jorda. Norske barskoger kjennetegnes av at gjenveksttiden er lang, samtidig som mer enn 80 prosent av skogens karbon ligger i jorda.¹⁶

I Norge er det snakk om å produsere betydelige mengder skogbasert biodrivstoff. Skal det hogges skog for å bruke råstoffet som drivstoff, vil klimaeffekten kunne bli svak kanskje fører til økt oppvarming i lang tid, som følge av at det tar lang tid for skogen å vokse opp igjen etter hogst og dermed binde mengden CO₂ som er sluppet ut som følge av forbrenning av drivstoffet og nedbryting av restfraksjoner som ligger i skogen. Dette drøftes bl.a. av Norges vassdrags- og energidirektorats rapport om temaet.¹⁷ I tillegg kommer de mange negative konsekvensene økt hogst kan påføre naturmangfoldet. Det er heller ikke åpenbart at den biomassen det av klima- og naturhensyn er mulig å høste, bør brukes til produksjon av flytende drivstoff, da det kan være andre bruksformål som gir høyere klimanytte.¹⁸

Den europeiske paraplyorganisasjonen Transport & Environment har nylig publisert en rapport som viser at det biodrivstoffet som vil bli brukt i EU fram til 2020, i sum vil gi høyere klimagassutslipp enn om vanlig fossilt drivstoff hadde vært brukt isteden.¹⁹

Dersom avfallsprodukter fra husholdninger, næringsliv, industri, jordbruk og skogbruk brukes som råstoff for biodrivstoffproduksjon, vil klimaeffekten normalt bli bra. Det er viktig at dette potensialet utnyttes. Men det er ikke så stort. Norske avfallsressurser vil kunne dekke om lag 5–10 prosent av dagens drivstoffsalg.¹⁸

Med så store usikkerheter rundt miljøeffekten av biodrivstoff mener Naturvernforbundet at det vil være i strid med føre-var-prinsippet å basere NTP på en så stor andel biodrivstoff som grunnlaget for klimastrategien legger opp til. Vi må ikke risikere at transportpolitikken «tar sjansen på» at vi skal få et drivstoff i 2030 uten klimagassutslipp i betydelige mengder. Vi må derfor i større grad basere politikken på tiltak som med sikkerhet virker, og som også gir andre positive miljøeffekter. Samtidig bør arbeidet med finne bedre råstoff og teknologier for å produsere biodrivstoff fortsette. Skulle det være mulig å ta i bruk en større mengde biodrivstoff med høy klimaeffekt og små negative konsekvenser for natur og miljø enn det vi antar i dag, må dette komme som en bonus som bidrar til ytterligere utslippsreduksjon.

Elektrifisering som viktigste teknologirep

Foruten at ny teknologi kan redusere transportbehovet og utnytte transportmidlene mer effektivt, mener Naturvernforbundet at mest mulig elektrifisering må være det teknologiske hovedgrepet for transportsektoren. Dette er bra for både klima og luftkvalitet. Foruten økt bruk av elektrisk drevne kollektivtransport er det foreslåtte målet om at alle nye privatbiler, bybusser og lette varebiler etter 2025 må være elektrisk drevne, svært viktig. Videre må det satses sterkt på elektrisk drevne ferjer, landstrøm og mer bruk av elektrisitet også i andre deler av transportsektoren. Også økt bruk av biogass i tyngre kjøretøy, der organisk avfall utnyttes som råstoff, må bli et større satsingsområde. NTP må sikre at det innføres virkemidler også på tvers av sektorer, som sikrer innfasing av elektrisk drevne kjøretøy og mer produksjon og bruk av biogass.

¹⁶ Nettoppslag om karbon i skogsjord fra SABIMA: <http://sabima.no/Karbon-i-skogsjord>

¹⁷ «Analyse av klimagassutslipp fra utnyttelse av skog til energiformål» (Cowi for Norges vassdrags- og energidirektorat): http://publikasjoner.nve.no/rapport/2015/rapport2015_17.pdf

¹⁸ Høringsinnspill til Klima- og miljødepartementet om biodrivstoff drøfter utfordringene og henviser til ytterligere bakgrunnsinformasjon (Naturvernforbundet mfl.): <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2016/Samferdsel/160504-energi-biodrivstoff.pdf>

¹⁹ Nettoppslag om klimaeffekter av framtidig biodrivstoffmiks fra Transport & Environment: <https://www.transportenvironment.org/press/biodiesel%E2%80%99s-impact-emissions-extra-12m-cars-our-roads-latest-figures-show>

4. Generelt om infrastrukturprioriteringene

Miljøkriterier for prioritering

Infrastrukturutbygging har betydelige konsekvenser for natur og miljø, både direkte samt at de påvirker det totale transportomfanget og fordeling mellom de ulike transportformene. Valg av infrastrukturprosjekter bør ta utgangspunkt i bl.a. følgende:

- De må ikke bidra til økt veg- og flytrafikk.
- De må ikke ha store utslipp i byggefasen som det er vanskelig å få nedbetalt.
- De må kunne gjennomføres uten betydelig nedbygging eller fragmentering av natur, friluftsområder og/eller matjord.

Grunnlaget for klimastrategi peker på at det må velges prosjekter som gir reduserte trafikkutslipp. Det er ekstra vanskelig for oss å forstå at transportetatene prioriterer utbygginger som både gir økte utslipp og samtidig er samfunnsøkonomisk ulønnsomme.

Målkonflikter i samfunnsøkonomiske analyser

Det er svært problematisk at de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegningene ikke vektlegger politiske mål som nullvekstmålet. Paradoksalt nok er det slik at trafikkvekst i byområdene slår *positivt* ut i lønnsomhetsberegningene, til tross for at det ikke skal være noen vekst i personbiltransporten der. Lønnsomhetsberegningene vektlegger heller ikke nasjonale klimamål eller kutt i klimagassutslipp i tråd med Paris-avtalen, som krever at alle land skjerper sine utslippsmål hvert femte år, noe som må ha mye å si for utvikling av transportsektoren framover. Karbonprisen i lønnsomhetsberegningene må speile dette, noe som ikke er tilfelle i dag.

Vi må unngå å investere i infrastruktur som kan betraktes som lønnsom i dag, men som genererer energiintensiv og miljøbelastende trafikk som det blir vanskelig å reversere i framtida. Vi må unngå investeringer som kan bli ulønnsomme, nettopp fordi trafikkveksten ikke kan fortsette som forutsatt, f.eks. ved flyplassutvidelser. Alternativt risikerer vi at investeringene undergraver arbeidet med å kutte klimagassutslipp i tilstrekkelig omfang.

5. Byområder og bymiljøavtaler

Mer statlige penger – og krav om tydelige motytelser

Bymiljøavtalene er et viktig grep for å sikre de større byområdene statlig finansiering av lokal kollektivtransport, samtidig som staten kan stimulere byene til å føre en god lokal politikk i tråd med nasjonale miljømål. Det er også bra at transportetatene foreslår å fullfinansiere sykkelekspressveger inn mot flere større byer, noe som er viktig for å gjøre sykkel til et reelt alternativ til bilen for langt flere, delvis gjennom at elsykkelens potensial vil kunne utnyttes bedre.

I middels og høy ramme er det foreslått å bruke nesten 67 mrd. kroner på bymiljøavtaler og belønningsmidler, inkludert sykkelekspressveger. Sammen med lokale bompenger vil dette skape grunnlag for betydelig satsing på kollektivtransport og sykkel i de større byene. Men sett i lys av det store finansieringsbehovet som er kartlagt i NTP-dokumentet «Miljøvennlige og tilgjengelige byområder»²⁰, og at det nylig er inngått en avtale om Oslopakke 3 som legger til grunn statlige bidrag i flere prosjekt enn hva transportetatene har lagt til grunn i NTP-forslaget, mener vi at bevilgningene til bymiljøavtaler og belønningsordningen må bli høyere enn hva transportetatene har foreslått i middels og høy ramme. Dette må også ses i sammenheng med utfordringene byene har med å finansiere drift av kollektivtransporten, noe som bør drøftes i NTP.

Behovet for statlige midler til byområder underbygges videre av at vi har enkelte mellomstore byområder som bør være kandidater for bymiljøavtaler og belønningsmidler, forutsatt et de totale bevilgningene til dette økes.

²⁰ NTP-notatet «Miljøvennlige og tilgjengelige byområder»:

<http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/attachment/1069002/binary/1068380?ts=150c842abc0>

Vi vil understreke behovet for at staten ved inngåelse av avtalen stiller strenge krav til kommunenes arealpolitikk, med krav om at det ligger an ambisiøs plan til grunn, i tillegg til at kommunene må forplikte seg til å ta i bruk trafikkregulerende virkemidler som vegprising/rushtidsavgift, lavutslippssoner, strengere parkeringsrestriksjoner og virkemidler som fremmer samkjøring m.m.

Statlige vegplaner ignorerer og undergraver nullvekstmålet

Vi finner det svært problematisk at det planlegges flere vegutbygging som legger til grunn en trafikkvekst som i strid med nullvekstmålet, til tross for kollektiv- og sykkelsatsing og stort potensial for å utnytte transportmidlene mer effektivt, bl.a. gjennom ny teknologi.²¹ E 16 Herbergåsen–Nybygg, E 16 Skaret–Hønefoss, E 16 Trengereid–Arna, E 18 Lysaker–Drengsrud, flere større utbygginger i Bergen²², E 39 Ålgård–Hove, E 39 Smiene–Harestad, rv. 22 Glomma-kryssing, rv. 35 Hokksund–Åmot (samt flere deler av ferjefri kyststamveg, som vi omtaler i kapittel 6) og Nye Veiers E 6 Ulsberg–Melhus, E 6 Ranheim–Værnes–Åsen, E 39 Ytre ringveg Kristiansand samt E 39 Kristiansand vest–Mandal øst (og videre mot Ålgård) er eksempler på dette.

Dette er prosjekter som øker vegkapasiteten i nullvekstområdene og/eller vil bidra til enda mer trafikk inn mot nullvekstområdene. Naturvernforbundet sier et klart nei til disse motorvegutbyggingene, som også gir store utfordringer for natur, friluftsområder og matjord. Det bør heller satses på utbedring av eksisterende vegnett med tilrettelegging for kollektivtransport og sykkel samt trafiksikkerhetstiltak, bl.a. etablering av midtrekkverk der dette mangler, samt mindre utbedringer.

Den reviderte avtalen om Oslopakke 3 anmoder Statens vegvesen om også å utarbeide alternativer for strekningen E 18 Strand–Drengsrud med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn til Oslo ikke øker.²³ Vi forventer at dette følges opp, som grunnlag for å endre planene for dette kostbare og kapasitetsøkende vegprosjektet med dårlig samfunnsøkonomi. Vi forutsetter videre at E 6 Manglerudprosjektet nedskaleres betydelig.

E 6 Værnes–Ranheim seiler også opp til å bli et omstridt vegprosjekt. Som nevnt forutsetter planene en kraftig trafikkvekst og dimensjonerer planene deretter, til tross for nullvekstmålet. Trondheim kommune har sagt tydelig ifra i sin høringsuttalelse til NTP: «Planlagt utvidelse av E6 Øst mellom Stjørdal og Trondheim bør ikke gjennomføres før dobbeltspor på samme strekning er ferdigstilt og økt frekvens på jernbane er i drift.»²⁴

Det er heller ikke bare i områdene der nullvekstmålet per i dag gjelder, at kapasitetsøkende vegprosjekter er et problem. Statens vegvesen bruker målet i alle byer med bypakker, og Naturvernforbundet ønsker sterkere mål enn i dag (se vår omtale i kapittel 3). Et eksempel er Ålesund, som er en mellomstor by, som har tatt nullvekstmålet inn i kommuneplanens samfunnsdel. Likevel planlegges E 39 Vegsund–Breivika bygd ut som firefeltsveg, noe som vil gi økt kapasitet og økt trafikk inn mot sentrum. Naturvernforbundet ber om at vegplaner av denne typen endres, slik at det ikke blir økt kapasitet, og at det nevnte prosjektet ikke prioriteres i NTP.

²¹ Henstilling om revidering av mandatet for transportetatens arbeid med NTP 2018–2029 (Naturvernforbundet mfl.):

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2015/Samferdsel/151216-samferdsel-revidert%20NTP-mandat.pdf>

²² «Gode grønne Bergen» (Naturvernforbundet Hordaland), som også peker på alternative kollektivutbygginger: <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Fylkeslag%20-%20Hordaland/NaturVest/NaturVest%203%202015%20tillegg%20-%20Gode%20C%20gr%C3%B8nne%20Bergen.pdf>

²³ Revidert avtale om Oslopakke 3:

http://www.vegvesen.no/attachment/1389085/binary/1113644?fast_title=Revidert+avtale+Oslopakke+3+for+2017-2036.+Undertegnet+2016-06-05.pdf

²⁴ Protokoll fra formannskapsmøte i Trondheim 21. juni 2016:

<http://innsyn.trondheim.kommune.no/motedag?offmoteid=3371812>

6. Øvrige vegprioriteringer

Stans trafikkøkende og naturødeleggende vegprosjekter

Naturvernforbundet er sterkt kritisk til at Nye Veiers portefølje ikke drøftes i transportetatens NTP-forslag. Disse vil, ifølge NTP-dokumentet «Samlede virkninger», i sum gi økte klimagassutslipp tilsvarende 160 000 tonn CO₂, altså vesentlig mer i økte utslipp enn hva godspakka gir av reduksjoner. At Nye Veier skal ha en portefølje som ikke drøftes i NTP, mener vi undergraver hele intensjonen med en tverrsektoriell transportplan.

Det er også flere store vegprosjekt som anses som bundne, som bør være en del av diskusjonen. Disse gir i sum, ifølge transportetatene, økte klimagassutslipp på 90 000 tonn. I tillegg kommer økte utslipp fra vegprosjekter som eventuelt blir prioritert i NTP.

Framfor store utbygginger som gir økt trafikk og store inngrep, mener Naturvernforbundet at det bør satses på godt vedlikehold og trafikksikkerhetstiltak på vegnettet i hele landet, i kombinasjon med mindre utbedringer og betydelig tilrettelegging for mer gange, sykling og kollektivtrafikk. På de delene av vegnettet som ikke får gode løsninger for gange og sykling, må redusert fartsgrense brukes som kompenserende tiltak. Det er også nødvendig med en gjennomgang av fartsgrensene av hensyn til klima og annen miljøbelastning.

Motorveger undergraver jernbanesatsing

Utbygging av motorveger parallelt med jernbanen vil også undergrave togets konkurransekraft og lønnsomhet. Utbygging av E 6 mellom Kolomoen i Stange og Lillehammer, som Nye Veier har fått i oppdrag å gjennomføre, vil ikke bare true mye natur og matjord, men vil også redusere togtrafikken og svekke jernbanens samfunnsnytte. Vista Analyse har estimert at intercity-togtrafikken på ny jernbane over stasjonene Brumunddal, Moelv og Lillehammer vil reduseres med 12–18 prosent, dersom det skulle bli bygd ut ny motorveg for 100 km/t parallelt (Hamar–Lillehammer).²⁵

Naturvernforbundet sier derfor et klart nei til utbygging av firefelts motorveg nord for Kolomoen. Dagens E 6 er delvis utstyrt med midtrekkverk og bør få dette på hele strekningen, noe som gir en stor trafikksikkerhetsgevinst til en lav pris og med små negative konsekvenser for natur og klima.

Heller vegutbedring og elferjer framfor ferjefrie hovedveger

Kostnadene for ferjefri kyststamveg (E 39) har eksplodert. Prosjektet har også store natur- og miljømessige konsekvenser, både direkte av infrastrukturutbygging og i form av økt trafikk. Flere av utbyggingene, særlig mellom de større byene Stavanger og Bergen og mellom Ålesund og Molde, vil skape mer trafikk og derfor true nullvekstmålet for byene.

Store prosjekter som omtales i transportetatens NTP-forslag, er E 39 Rogfast, E 39 Bokn–Aksdal, E 39 Aksdal–Våg, E 39 Våg–Heiane og E 39 Ådland–Svegatjørn og E 39 Vågsbotn–Klauvanes. Naturvernforbundet ber om at det heller satses på utbedring av eksisterende vegnett, i kombinasjon med elektrisk drevne ferjer, framfor realisering av en ferjefri E 39.

Naturvernforbundet er glad for at transportetatene ikke har prioritert ny ferjefri kryssing av Oslofjorden mellom Moss og Horten. Også dette er et prosjekt som vil generere mye trafikk, også i byene. Vi støtter omlegging av rv. 19 i Moss og ber om at det innføres elektrisk drevne ferjer på sambandet snarest mulig.

Supplerende stamveg mellom øst og vest

Et diskusjonstema er en supplerende stamveg mellom øst og vest, i tillegg til E 134. Naturvernforbundet mener det ikke er nødvendig med mer enn én stamveg mellom Østlandet og Vestlandet. Av hensyn til villreinen og naturmangfoldet på Hardangervidda mener vi at rv. 7 gjennom Skaupsjøen/Hardangerjøkulen landskapsvernområde på sikt må

²⁵ Konseptanalyse for IC Oslo–Lillehammer (side 27) (Jernbaneverket):

<http://www.jernbaneverket.no/contentassets/d5dbaedc00d64439a9e26ef6ef8733b6/konseptanalyse-for-dovrebanen-2012-02-16.pdf>

fjernes. Det betyr at vi ikke ønsker bygging av lange tunneler for rv. 7 over fjellet, men at villreinproblematikken og naturutfordringene av dagens veg løses gjennom at vegen på sikt fjernes gjennom landskapsvernområdet.

7. Flytte gods fra veg til sjø og bane

NTP må innfri ambisiøse mål om godsoverføring

Det har lenge vært et mål å flytte gods fra veg til sjø og bane. Naturvernforbundet setter derfor pris på at det er gjennomført en egen godsanalyse som del av NTP-prosessen. Godsanalysen peker på flere viktige tiltak og virkemidler som må gjennomføres for å styrke sjø og bane i konkurransen om godset, men det trengs mer. Vi håper NTP vil bli et sterkt styringsdokument med store ambisjoner om å flytte gods fra veg til sjø og bane.

En betydelig del av det landbaserte transportarbeidet er i dag intermodalt, dvs. at det lett lar seg flytte mellom bil, tog og båt ved hjelp av containere, vekselflak eller semihengere. Mer av transportarbeidet kan også konverteres til å bli intermodalt. Gitt effektive omlastingsterminaler burde dette gjøre at potensialet for å flytte transport fra veg til sjø og bane er større enn hva godsanalysen peker på. En enkel analyse av godstransporter mellom Østlandet og Midt-Norge antyder et vekstpotensial for jernbanen fra 2008 til 2025 på 140–170 prosent, *i tillegg til eventuell generell markedsvekst*.²⁶

Utfordringene for gods på bane er store. Markedsandelen har falt, noe som skyldes flere forhold, bl.a. sviktende jernbaneinfrastruktur, men også økende konkurranse fra tyngre og lengre vogntog på et stadig bedre vegnett. Jernbanens og sjøens konkurransekraft overfor lastebilen må sikres gjennom gulrot og pisk: bedre jernbanenett (som vi omtaler nærmere her) og mer riktig prising av lastebiltransporten (som vi omtaler i kapittel 10). Naturvernforbundet mener også at innføring av modulvogntog bør reverseres. Togets konkurransekraft på strekninger som Oslo–Göteborg, Oslo–Kristiansand og Oslo–Trondheim er under et sterkt press, der modulvogntog kan bidra til å utkonkurrere jernbanen.

Mer pålitelig jernbane må prioriteres høyt

Særlig viktig for godstrafikken er behovet for en pålitelig jernbane. Oppstår det forsinkelser, vil disse fort kunne forplante seg til ulike ledd i distribusjons- eller produksjonsprosessen. I tillegg er det i dag så godt som ingen muligheter til å laste godset av og på tog undervegs, slik at stengte baner betyr at godset enten ikke kan fraktes, eller må kjøres med lastebil over hele eller store deler av distansen. Dette gjør at stengte baner skaper store ulemper og ekstrakostnader, som gjør at toget taper i konkurransen. Mer og bedre vedlikehold er derfor viktig, noe vi omtaler nærmere i kapittel 8.

Mindre investeringer, terminalutbygging og elektrifisering viktig

Av de større investeringene må godstiltak sikres høy prioritet. Godspakka som er skissert i NTP-forslaget (til vel 20 mrd. kroner), gir ifølge transportetatens beregninger og metodikk årlige kutt i klimagassutslipp på over 120 000 tonn brutto. Til sammenlikning vil typiske persontogtiltak som dobbeltspor Nærbø–Sandnes (til nesten 10 mrd. kroner) bidra med mindre enn 1000 tonn CO₂-reduksjon årlig. Den vanskelige situasjonen for gods på bane og den sterke konkurransen fra vegtransporten tilsier at godspakka må utvides.

Godstiltak handler om små og store investeringer. Av de store investeringene ber vi om at modernisering og oppgradering av den nasjonalt viktige Alnabru-terminalen får høy prioritet og sikres tilstrekkelig finansiering. Det samme gjelder utbedring av andre terminaler.

Vi mener også at elektrifisering av hele Rørosbanen, Solørbanen og Raumabanen er nødvendig for å styrke både person- og godstrafikken på jernbane, i tillegg til at elektrifisering gir utslippsreduksjoner. Elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen vil gjøre

²⁶ «Gods fra trailer til tog» (Naturvernforbundet):

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2013/Gods%20fra%20trailer%20til%20tog.pdf>

det mulig å utnytte disse banene bedre som alternativ og supplement til Dovrebanen, noe som er viktig både i avvikssituasjoner og for å gi økt kapasitet og større konkurransekraft for godstrafikken på bane mellom Østlandet og Midt-/Nord-Norge. Gjennom elektrifisering av disse to banene, sammen med noen mindre investeringer, oppstår det også en effektiv avlastingskorridor for gods mellom Hamar/Gudbrandsdalen og Kongsvinger/Sverige, uten behov for å kjøre via det tett trafikkerte Oslo-området. Elektrifisering av den forholdsvis korte Raumabanen vil senke kostnadene for godstrafikken på bane til og fra Møre og Romsdal, da det blir mulig å kjøre med elektrisk lokomotiv på hele strekningen. Potensialet for mer gods på bane her er betydelig.²⁶

Andre større baneutbygginger omtales i kapittel 8. Det er viktig at disse planlegges og bygges slik at de også gir en stor nytte for godstog. At Ringeriksbanen planlegges slik at banen ikke skal kunne brukes av godstog i ordinær rute, er et symptom på at godstrafikken på bane er blitt nedprioritert. Den sterke konkurransen fra lastebiltransport, og behovet for reduserte kostnader for å oppnå lønnsomhet, tilsier at også godstog må få nytteeffekter av reduserte kjøretider og økt kapasitet som nye baner gir, også gjennom Oslo.

8. Øvrige jernbaneprioriteringer

Nødvendig med forpliktende avtaler mellom staten og kommunene

Miljøeffekten og samfunnsøkonomien i jernbaneinvesteringer betydelig, er at kommunene i langt større grad enn i dag styrker togets trafikkgrunnlag gjennom lokal areal- og transportpolitikk. Ved investeringer i jernbanenettet for å bedre persontogtilbudet på korte og mellomlange reiser, som er tilfellet for de fleste større jernbaneutbygginger i dag, mener vi at staten må stille krav til kommunene om at det gjennomføres en regional planprosess som resulterer i en ambisiøs regional og forpliktende plan for areal og transport, som bidrar til å innfri bl.a. lokale og nasjonale miljømål og statlige planretningslinjer.

En slik plan må være på plass innen en gitt tidsfrist, for at staten skal bevilge penger til jernbaneutbygging i regionen. De regionene som har den mest ambisiøse planen, bør få prioritet når de statlige kollektiv- og jernbanemidlene fordeles. Deretter må det inngås avtaler der staten forplikter seg til å bygge ut jernbanen etter et angitt tidsskjema, mens kommunene/fylkeskommunene må forplikte seg til å følge arealplanen og ta i bruk angitte restriktive virkemidler (som parkeringsregulering, vegprising etc.) og samtidig bidra til god lokal tilbringertransport til/fra toget.

Oslo og Akershus har vedtatt en god regional plan for areal og transport, som kan være et forbilde for andre regioner, også utenom de større byene.

Jernbanesatsing i kombinasjon med vegprising gir langt større trafikkeffekt

I 2012 gjennomførte Vista Analyse²⁷ beregninger av trafikkeffektene av å kombinere utbygging av intercity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien med vegprising tilsvarende 50 øre per personkilometer på hovedvegnettet parallelt med jernbanen. Disse viser at full utbygging av dobbeltspor i kombinasjon med en permanent betaling for bruk av vegnettet vil resultere i at biltrafikkreduksjonen²⁸ langs Vestfoldbanen vil bli tre og en halv gang så stor som om jernbanen bygges ut uten betaling for bruk av hovedvegnettet. Langs Østfoldbanen vil biltrafikkreduksjonen i så fall bli mer enn tre ganger så stor og for Dovrebanen mer enn dobbelt så stor. Dette vil øke miljønyten av jernbaneinvesteringene drastisk. Beregningene viser at biltrafikken mellom byene og tettstedene i intercity-området vil vokse betydelig, tross for jernbaneutbygging. Men dersom dette kombineres med vegprising, er nullvekst innen rekkevidde. Dette understreker behovet for å bruke både gulrot og pisk, for å styrke effektene av statlig jernbanesatsing.

²⁷ Notatet «Beregninger med veipricing (50 øre/km med bil)» (Vista Analyse, 2012).

²⁸ Beregningene gjelder trafikken som går internt i intercity-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 intercity-området er heller ikke inkludert i beregningene. Referansealternativet inkluderte utbygginger som lå inne i NTP 2010–2019.

Vedlikehold må ha førsteprioritet

Behovet for å øke og bedre vedlikeholdet av jernbanenettet er godt dokumentert, også i NTP-forslaget. Jernbanen må være pålitelig for å vinne markedsandelen innen både person- og godstransport. Naturvernforbundet ber om at jernbanen gjennom NTP sikres et drift- og vedlikeholdsnivå som gjør at vedlikeholdsetterslepet er tatt igjen ved utgangen av planperioden. Det gjør at midlene til drift og vedlikehold må følge høy ramme.

Styrke toget i konkurransen med fly

Det er godstog og persontog i langdistansetrafikk som står for jernbanens største bidrag til kutt i klimagassutslipp. Det er også denne typen tog som mottar minst offentlige tilskudd. Når vi ser bort fra infrastrukturkostnadene, mottar ikke godstrafikken noen tilskudd. Langdistansepersontog, spesielt på Bergensbanen og Dovrebanen, mottar svært lave tilskudd per personkilometer, sett i forhold til f.eks. lokaltog inn mot storbyene.²⁹ Med små ekstra midler bør det være mulig å oppnå en betydelig vekst for langdistansetog.

NTP-vedlegget «Langsiktig jernbanestrategi»³⁰ inneholder mye bra. Vi savner imidlertid en strategi for hvordan jernbanen kan styrkes i langdistansetrafikken. En slik strategi bør skissere tiltak på kort, mellom og lang sikt. På kort sikt dreier det seg om småinvesteringer som gir plass til flere tog og noe reduserte kjøretider, i kombinasjon med at det offentlige kjøper flere avganger. Det er prisverdig at togtilbudet på Sørlandsbanen er økt, og at SJ på kommersielle vilkår satser på hyppigere og raske tog mellom Oslo og Stockholm. Vi etterlyser et løft også for Bergensbanen og Dovrebanen og for strekningen Oslo–Göteborg–København, som er strekninger som burde ha tilsvarende forutsetninger for satsing.³¹

Flere og raskere langdistansetog vil ikke bare gi et godt togtilbud mellom de større byene, men også bidra til bedre reisemuligheter for mange mindre steder mellom de større byene.

I et litt lengre tidsperspektiv bør ambisjonsnivå og konsept for utvikling av togtilbudet avklares. Det bør gjennomføres konseptvalgutredninger som ser jernbane, veg og lufthavner i en sammenheng og som vurderer løsninger som gir jernbanen et kraftig løft. Dermed blir det mulig å gradvis bygge ut delstrekninger som passer inn i en langsiktig og helhetlig løsning. I flere korridorer kan det langsiktige målet være å få etablert konkurransedyktige høyhastighetsbaner for både person- og godstog.

Store baneutbygginger

Naturvernforbundet er likevel enig i at de store investeringene i første omgang må gjøres på strekningene inn mot de større byene. Reisetidsforkortelser, flere avganger og en mer robust jernbane her vil komme flest passasjerer til gode. Av store utbygginger i denne NTP-perioden må følgende få førsteprioritet:

- Nye tunneler med økt banekapasitet gjennom Oslo
- Fullføring av intercity-strekningene til Halden, Lillehammer og Skien

Det er verd å merke seg at NTP-dokumentet «Samlede virkninger»³² viser høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet for jernbaneprosjekter som ferdigstilles før 2030 i middels og høy ramme. Til sammenlikning viser dokumentet at vegprosjekter gir langt lavere positiv nytte ved middels ramme og stor *negativ* nytte ved høy ramme.

²⁹ «Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet» (Naturvernforbundet):
<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%20200614.pdf>

³⁰ NTP-vedlegget «Langsiktig jernbanestrategi»:
http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214265/binary/1095679?_ts=1535688eb18

³¹ Brev om bedring av togtilbud til utlandet (Naturvernforbundet mfl.):
<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2015/Samferdsel/151120-samferdsel-utenlandstog.pdf>

³² NTP-vedlegget «Samlede virkninger» (side 39–40):
http://www.ntp.dep.no/Forside/_attachment/1341340/binary/1106636?_ts=154719bde28

Som vi har omtalt tidligere, bør jernbaneinvesteringer som i hovedsak begrunnes med lokal og regional persontransport, prioriteres på bakgrunn av regionenes vilje til å bygge opp om jernbanen og gjøre investeringene mer lønnsomme.

Naturvernforbundet legger vekt på at utbygging av de tre intercity-strekningene mot Halden, Lillehammer og Skien er viktige ledd i å få etablert et effektivt og konkurransedyktig togtilbud mellom de store byene i Sør-Norge og mot Göteborg/København. Strekningene må bygges med en god, gjennomgående standard (i hovedsak 250 km/t) som sikrer muligheter for å kjøre raske tog som ikke må bremse ned for hver stasjon. Det er også viktig at de nybygde strekningene kan trafikkeres av godstog i ordinær rute, slik at også godstrafikken får nytte av de store investeringene. Av intercity-strekningen er det særlig Østfoldbanen og strekningen nordover til Lillehammer som er viktige for godstog.

Neste, større baneutbyggingsprosjekt som bør prioriteres, etter nye tunneler med økt banekapasitet gjennom Oslo og de tre intercity-strekningene, er bygging av høyhastighetsdobbeltspor for person- og godstrafikk fra Halden og inn i Sverige, som en forlengelse av intercity-prosjektet. Den omfattende godstransporten på E 6 er et tungtveiende argument for dette. Vi mener at dette utbyggingsprosjektet bør sikres tilleggsfinansiering gjennom å opprettholde bompengene langs E 6 og over Svinesund etter at vegsystemet er nedbetalt. Den ferske svensk-norske utredningen om jernbane Oslo–Göteborg må følges opp med en konseptvalgutredning eller liknende, noe også transportetatene peker på i NTP-forslaget.³³

Av andre større investeringene i jernbanenettet nevner vi kapasitetsøkende tiltak på flere av banene inn mot de større byene. Ambisjonsnivået må avklares for hver bane, men det er klart at det trengs betydelig med midler for å gi plass til flere persontog, samtidig som godstrafikkens framkommelighet bedres, ikke minst i Oslo-området (Kongsvingerbanen, Hovedbanen, Gjøvikbanen etc.). Også for strekningen Voss–Bergen ser vi behov for betydelige investeringer, men uten tilsvarende stor vegutbygging som det nå legges opp til. Tilsvarende også på Nord-Jæren (som kan bety opprusting av Ålgårdbanen) og rundt Trondheim.

Grenlandsbanen er en naturlig fortsettelse av dobbeltsporet på Vestfoldbanen, som knytter Vestfoldbanen og Sørlandsbanen sammen og gir større nytte av de store investeringene i dobbeltspor for 250 km/t gjennom Vestfold. Formålet er å styrke togets konkurransekraft mellom Oslo og Sørlandet/Rogaland gjennom kortere reisetider samt betjening av folkerike områder (Vestfold/Grenland) som nå ikke har et gjennomgående togtilbud mot Sørlandet.

Bedre løsninger for Ringeriksbanen nødvendig

Naturvernforbundet har sammen med flere natur- og miljøorganisasjoner sagt et klart nei til at Ringeriksbanen bygges etter det valgte konseptet via Kroksund. Kritikken går på store naturinngrep i det internasjonalt viktige våtmarkssystemet, store mengder matjord som bygges ned, og at den planlagte traseen ikke vil gi godstrafikken på bane et nødvendig løft, samtidig som vegtrafikkens konkurransekraft økes. Vi mener fortsatt at den valgte løsningen over Kroksund i kombinasjon med firefelts motorveg er uakseptabel, og at arbeidet må legges på is inntil en skikkelig konseptvalgutredning er gjennomført.

En forutsetning må være at det velges en trasé som ikke krysser Kroksund og dermed ikke berører det verdifulle våtmarkssystemet i Hole/Ringerike. En baneløsning via Åsa tilrettelagt for godstrafikk kan være en mulighet. Det samme er den såkalte Nittedalsbanen, som ikke bare vil korte ned reisetida med tog mellom Oslo og Hønefoss, men samtidig gi Gjøvikbanen et kraftig løft, samtidig som banen vil være til stor nytte for godstrafikken på bane.³⁴

³³ Felles utredning fra Jernbaneverket og Trafikverket for strekningen Oslo–Göteborg:
<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/norsk-svensk-enighet-om-jernbane-over-grensen/>

³⁴ Høringsuttalelse fra åtte organisasjoner om Ringeriksbanen og E 16 (Naturvernforbundet mfl.):
<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2015/Samferdsel/150327-samferdsel-h%C3%B8ring%20E%2016%20og%20Ringeriksbanen.pdf>

Tromsbanen og jernbanen i nord

Naturvernforbundet ber om at det gjennomføres en grundig utredning av Tromsbanen, dvs. en jernbane fra Tromsø som kobles til eksisterende jernbanenett i Narvik eller på Ofotbanen/Malmbanan lenger øst. Tromsbanen vil få særlig betydning for godstrafikken mellom Sør-Skandinavia/kontinentet og Nord-Norge. Dersom utredningen viser en positiv klimagevinst, og at utbygging ikke lar seg gjennomføre uten store inngrep i verdifull natur, bør Tromsbanen bli en realitet.³⁵

Det er imidlertid klart at det vil ta lang tid å få realisert en eventuell Tromsbane. Det er uansett viktig at både Ofotbanen og Nordlandsbanen rustes opp for å bidra til at mer gods flyttes fra veg til bane. Sjøtransportens rolle er også viktig for å avlaste vegnettet for tungtrafikk i Nord-Norge og lenger sør.

9. Klart nei til flyplassutvidelser

Flere rullebaner gir mer trafikk

Luftfartens høye andel av nordmenns klimafotavtrykk tilsier at vi må ha et særlig fokus på fly og planer om økt trafikk. Fly er også en betydelig støykilde, og nye rullebaner krever store arealer, som kan gå på bekostning av natur og matjord. Naturvernforbundet mener derfor det er nødvendig å si et klart nei til ytterligere flyplassutvidelser og nye flyplasser.

Det brukes ulike argumenter for nye rullebaner, bl.a. at dersom kapasiteten ikke økes, så vil det gi mer «kø» i luftrommet og dermed økte utslipp. Dette vil kun skje dersom det tillates for mange flyavganger i forhold til kapasiteten, noe Avinor må sørge for at ikke skjer. Argumenter om at lavere kapasitet vil gi færre direkteruter, som igjen gir økte utslipp pga. behovet for transitt, mener vi også halter. I en statisk situasjon vil jo disse passasjerene uansett reise og vil måtte fly fra Norge til en annen flyplass. Denne trafikken opptar også kapasitet på norske flyplasser. Skulle likevel langrutene falle bort, vil antakelig noen passasjerer la være å ta en så lang flytur, når de tar i betraktning de ulempene et flybytte innebærer. Da vil flytrafikken reduseres, med tilhørende miljøgevinst.

Debatten om flypassasjeravgift gir inntrykk av at en del av flymarkedet er svært prisfølsomt. Dette betyr at avgifter kan være et mer effektivt og mindre smertefullt virkemiddel for å dempe trafikken og dermed unngå behovet for nye rullebaner enn hva som kanskje tidligere har vært antatt.

Sviktende klimaberegninger av tredje rullebane på Gardermoen

NTP-dokumentet «Framtid kapasitet på Oslo lufthavn»³⁶ inneholder et kapittel om klimavirkninger. Vi ser at klimaberegningene inneholder flere svakheter. For det første er det kun drivstoffsaltet i Norge som analyseres. En utvidelse av flyplassen vil også gi flere avganger til Norge, som tanker i utlandet. Det betyr at klimavirkningene som er vist i dokumentet, er halvparten så store som reelt. I tillegg er det ikke analysert noe alternativ som innebærer at Gardermoen ikke bygges ut, i kombinasjon med at heller ikke Rygge og Torp utvides. Det er ikke åpenbart at disse flyplassene skal utvides til en kapasitet på totalt 10 mill. passasjerer, slik det er forutsatt i dokumentet. Det gjør at vi mangler et nullalternativ å sammenlikne med, som igjen gjør at klimaeffekten av en tredje rullebane undervurderes.

Dokumentet sammenlikner også framtidige trafikkmengder under forutsetning av bruk av biodrivstoff. Som vi påpeker i kapittel 3, er klimaeffekten av biodrivstoff usikker. I tillegg er det viktig å huske på at flytrafikken bidrar til klimaendringer ved utslipp av mer enn CO₂, en effekt som ikke reduseres ved bruk av biodrivstoff. Samtidig er det viktig å påpeke at

³⁵ Uttalelse fra landsmøtet i Naturvernforbundet, 6.–8. november 2016 om Tromsbanen: <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2015/Samferdsel/151110-samferdsel-LM-uttalelse%20Tromsbanen.pdf>

³⁶ NTP-vedlegget «Framtidig kapasitet på Oslo lufthavn»: http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Plangrunnlag/_attachment/1214275/binary/1093492?_ts=1531e628f28

eventuelle positive effekter av biodrivstoff må legges inn både i alternativer med og i alternativer uten ny rullebane, og at andelen biodrivstoff som kan blandes inn i et alternativ uten ny rullebane, antakelig kan være høyere, da det totale drivstofforbruket vil være lavere.

I sum mener vi at klimaberegningene ikke gir et dekkende bilde av klimaeffekten av en tredje rullebane på Gardermoen.

Naturvernforbundet har tidligere gjort et forsøk på å beregne klimaeffektene av en ny rullebane på Flesland. Dette er heller ingen komplett analyse, men den viser en dramatisk vekst i klimagassutslipp, tross ny teknologi.³⁷

10. Riktigere prising av miljøskader

Sørg for at vegtrafikken betaler for sine eksterne, marginale kostnader

Grønn skattekommisjons utredning³⁸ viser tydelig at vegtransporten betaler for lite av sine eksterne marginale kostnader (som i denne sammenhengen ikke inkluderer klimakostnadene). Særlig stort er avviket mellom avgiftsnivå og samfunnskostnadene for dieselskjøretøy, som i gjennomsnitt burde betale mer enn tre ganger så høy vegbruksavgift enn hva som er tilfellet i dag. Naturvernforbundet mener det er særlig viktig å øke vegbruksavgiften på diesel, for å redusere dette gapet. Dette vil gi mindre helseskadelig luft samt styrke sjø og bane i konkurransen med lastebil.³⁹ Siden det er betydelige variasjoner i de marginale, eksterne kostnadene både i tid og rom, må økte drivstoffavgifter suppleres med vegprising.

Flyavgiften bør videreutvikles

Naturvernforbundet har vært en pådriver for innføring av flyavgiften og setter stor pris på at den nå er innført. Avgiften bør utvikles videre for å styrke miljøeffekten, i form av at den differensieres på bakgrunn av reiselengde/utslipp, og at den omgjøres til seteavgift, slik at den i større grad enn i dag stimulerer flybransjen til å utnytte kapasiteten bedre, slik at antall flyavganger for samme passasjermengde kan reduseres.⁴⁰

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

³⁷ «Klimakonsekvenser av å øke trafikken ved Bergen Lufthavn Flesland til 10 mill. passasjerer årlig» (Naturvernforbundet):

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2011/111221-samferdsel-Flesland.pdf>

³⁸ NOU 2015: 15 «Sett pris på miljøet»: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-15/id2465882/>

³⁹ Dersom det blir et økende og betydelig problem at utenlandske vogntog tanker drivstoff i utlandet, kan noe av avgiftspåslaget komme i form av kilometeravgift, der også utenlandske kjøretøy blir avgiftspliktige.

⁴⁰ Innspill om videreutvikling og forbedring av flyavgiften (Naturvernforbundet mfl.): <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2016/Samferdsel/160613-samferdsel-brev%20flyavgift.pdf>