

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo



Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	TELEF.
28 APR. 2009	
S.NR: 06/173-66	
ARKIV: 412.3	ANSVARET

## Innspill til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra Indre Østfold Natur og Ungdom

### Innhold:

1. utfordringene i transportsektoren
  - 1.1 Transport og klimagassutslipp
  - 1.2 Nødvendig med ambisiøse mål
2. Bygg jernbane
  - 2.1 Nedprioritering av jernbanen i etatenes forslag
  - 2.2 Dobbeltspor i intercitytriangelet
  - 2.3 Strekningen Oslo-Halden
  - 2.4 Høyhastighetsbane
3. Mindre vegtrafikk
  - 3.1 Ingen store nye veiutvidelser
  - 3.2 E18 Østfold
4. Flytrafikk
  - 4.1 Oslo Lufthavn Gardermoen
  - 4.2 Rygge lufthavn
5. Oppsummering av våre viktigste krav

## 1. Utfordringene i transportsektoren

### 1.1 Transport og klimagassutslipp

Vi transporterer oss mer og mer, og vi reiser stadig lenger. Siden 1965 er antall reiser tredoblet, og vi reiser fire ganger så langt.<sup>1</sup> Klimagassutslipp er det største miljøproblemet forårsaket av transport, og det største miljøproblemet vi står overfor i dag. Samferdselsektoren står for nær en tredel av Norges samlede klimagassutslipp, og veitrafikken alene står for nesten en femdel<sup>2</sup>. Trafikken øker for hvert år, og det samme gjør utslippene. Fra 1991 til 2006 vokste klimagassutslippene fra veitrafikken med 31 %. Det er ingen naturlov at trafikken skal fortsette å vokse, men når man hele tiden planlegger ut fra forventet trafikkvekst, oppnår man ingen endringer. For å løse problemene knyttet til transport, må man planlegge ut fra de målene man faktisk har satt seg, og den utviklingen man ønsker.

I forslaget til Nasjonal Transportplan har etatene skrevet litt om miljøproblemene knyttet til transport. Natur og Ungdom mener at etatenes forslag er en plan for å øke klimagassutslippene fra transportsektoren, og sinke utviklingen i miljøvennlig transport. Tiltakene som foreslås for å redusere problemene er for små, og vil knapt gi noen miljøgevinst, i hvert fall ikke i forhold til hva som er nødvendig for å kutte klimagassutslipp fra Norges nest største forurenser. Nasjonal Transportplan er utrolig viktig for å kunne planlegge utviklingen av transporten framover, ved strukturelle tiltak kan en stor del av trafikkarbeidet overføres fra forurensende transportmidler til miljøvennlige. Planen for 2010-2019 må bli et viktig verktøy for å oppfylle Norges forpliktelser om utslippskutt fram mot 2020 og 2050.

I etatenes forslag er det et uttalt mål å overføre transportarbeid fra forurensende til miljøvennlige transportmidler, men det hjelper lite med et slikt mål når rammen etatene planlegger ut fra er regjeringens forslag til 2007-budsjett x 10 år. Her bevilges 6,27 milliarder kroner til investeringer på vei, men 2,22 milliarder kroner gis til jernbaneinvesteringer, altså nær tre ganger mer til vei enn jernbane. Hvis vi skal klare å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren ved å omfordele transportarbeidet til mer miljøvennlige transportmidler, da er vi også avhengige av en omfordeling av hvilke transportmidler som prioriteres i budsjettene. Jernbaneverket har et beregnet forfall på 5,4 milliarder kroner, og står foran omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten.

### 1.2 Nødvendig med ambisiøse mål

Etatene foreslår under hovedmål miljø et etappemål *M1: klimagassutslipp* om å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med 2,5-4 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til de forventede utslippene i 2020. Natur og Ungdom mener det er for dårlig å bare skulle redusere veksten, og at det er nødvendig å stoppe veksten og kutte i de eksisterende utslippene. Derfor krever Natur og Ungdom at miljømålet skal være at utslippene i 2019 ikke skal være over 2005-nivå, altså 15,4 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Tar man utgangspunkt i den forventede veksten fram til 2020, innebærer dette målet å redusere klimagassutslippene med 4,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

Det overordnede målet for Nasjonal Transportplan 2010-2019 må være å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren, og dette målet må være styrende for de tiltakene som prioriteres. En stadig nedprioritering av jernbanen bidrar til at de miljøvennlige transportalternativene taper i konkurransen med de forurensende, og at klimagassutslippene får fortsette å øke. Derfor er det nødvendig med en storsatsing på miljøvennlig jernbane, på bekostning av dyre kapasitetsutvidelser på vei, som legger til rette for økte utslipp.

---

1 Statistisk Sentralbyrå

2 Statistisk Sentralbyrå

## 2. Bygg jernbane

Dersom vi skal greie å kutte utslippene og snu den negative trenden må Norge satse på miljøvennlig transport. Jernbane er i dag den mest miljøvennlige transportformen. Tog har et lavere energiforbruk enn andre former for transport og 80% av dagens togtilbud drives av elektrisitet fra vannkraft med lite eller ingen utslipp<sup>3</sup>. I motsetning utgjør veitrafikken den klart største kilden til klimagassutslipp fra transport. Det er avgjørende å få flere passasjerer og mer gods over fra vei til bane.

### 2.1 Nedprioritering av jernbanen i etatenes forslag

I forslaget til Nasjonal Transportplan understreker Jernbaneverket at planrammene ligger *langt under* det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Natur og Ungdom ser at det er helt nødvendig med en økning til drift og vedlikehold for å oppnå en bedre standard på dagens jernbanenett, men dette må ikke stå i veien for nye investeringer i jernbanen. Jernbaneverket har beregnet et behov på 40 milliarder kroner i NTP-perioden for å følge opp forrige Nasjonal Transportplan, og imøtekomme nye myndighetskrav. Planrammen i etatenes forslag innebærer derimot at satsingen på persontrafikk vil stoppe opp. Natur og Ungdom ser dette som svært alvorlig i en periode hvor Norge skal gjennomføre store utslippskutt og legge til rette for at flere personer bruker miljøvennlige transportmidler.

### 2.2 Dobbeltspor i intercitytriangelet

Det er på Østlandet vi finner de største befolkningkonsentrasjonene, og det er også her potensialet er størst for å flytte passasjerer over fra vei til jernbane. I dag skjer ca 80 % av jernbanereisene i dette området, men kapasiteten er sprengt<sup>4</sup>. Natur og Ungdom mener en storsatsing på jernbaneutbygging er nødvendig fram mot 2020, og at det er fornuftig å begynne der potensialet for utslippsreduksjoner er størst. Natur og Ungdom krever derfor en sammenhengende utbygging av dobbeltspor Lillehammer-Skien og Oslo-Halden innen 2015.

#### Oslo - Halden

Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger, og en viktig baneforbindelse til Sverige og kontinentet. I 2005 var det ca 1,1 millioner reiser mellom Oslo og Halden.<sup>5</sup> I dag er reisetiden noe kortere med tog enn bil på strekningen, men jernbanen mister konkurransefortrinn når E6 blir ferdig bygd ut til fire felt tidlig i planperioden. Med dobbeltspor Oslo-Halden vil reisetiden reduseres med 30 minutter.<sup>6</sup> Det er ikke satt av penger til noen nyinvesteringer på Østfoldbanen fram til 2019. Dette ser Natur og Ungdom på som veldig alvorlig, da et sammenhengende dobbeltspor Oslo-Halden vil bidra til å redusere forurensende person- og godstrafikk på vei, og være et første skritt på veien til en moderne høyhastighetsbane som kan kobles på det svenske banenettet. Natur og Ungdom krever at utbygging av sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Halden kommer inn i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

### 2.4 Høyhastighetsbane

Natur og Ungdom er positive til bygging av høyhastighetsbane i Norge. Høyhastighetsbane vil bli et miljøvennlig transportmiddel på lengre strekninger, og bidra til å redusere klimagassutslipp fra innenlands flytrafikk. Norsk Bane og Deutsche Bahn ser nå på muligheten for å bygge høyhastighetsbane i Norge innen 2015-2020, mens Jernbaneverket tror det ligger lenger fram i tid. Natur og Ungdom støtter seg på konsulentgruppen VWI som ser moderne og sammenhengende

---

3 Jernbaneverket

4 Jernbaneverket

5 Jernbaneverket

6 Jernbaneverket

dobbeltspor i intercitytriangler som en forutsetning for å utvikle et godt høyhastighetsnett i Norge. Natur og Ungdom mener derfor at sammenhengende dobbeltspor i intercitytriangler må være høyeste prioritet de nærmeste årene.

### 3. Mindre vegtrafikk

En femdel av Norges klimagassutslipp kommer fra veitrafikken, som også er hovedårsaken til at klimagassutslippene fortsetter å øke i alle landets kommuner. Siden 1980 har utslippene fra veitrafikken økt med 75 %, og i løpet av NTP-perioden er det anslått at utslippene fra vegtrafikken og flytrafikken vil øke med 29 %. Fra 1991 til 2006 har klimagassutslippene fra veitrafikken økt med 31 % i norske kommuner. Etatene omtaler trafikkøkning i forslaget sitt, men vegvesenet er mer opptatt av holdningskampanjer enn strukturelle tiltak som kan redusere både klimagassutslipp og antall ulykker gjennom å redusere biltrafikken.

#### 3.1 Ingen store nye veiutvidelser

Fortsatt utbygging av forurensende mangefelts motorveier legger til rette for forurensende trafikkvekst i form av økt privatbilisme og transport av gods på vei. Dette er et uforsvarlig valg både med tanke på miljø og trafiksikkerhet. All erfaring viser at økt kapasitet på veiene fører til mer trafikk, som igjen gir økte utslipp. Å øke bruken av biodrivstoff, og å erstatte deler av bilparken med el-biler og hybridbiler, er ikke alene tilstrekkelige tiltak til å redusere utslippene fra vegtrafikken. Samtidig er firefelts motorveier svært lite kostnadseffektivt som trafiksikkerhets-tiltak. Fram til 2020 må det ikke gjennomføres store veiutvidelser som vil legge til rette for økt trafikkvekst på vei.

#### 3.2 E18 Østfold

Av miljøhensyn er det uakseptabelt å bygge ut E18 Østfold. En slik kapasitetsutvidelse vil legge til rette for økt trafikk og økte klimagassutslipp i mange år framover. Statens Vegvesen har argumentert med at det er viktig å bygge ut denne veien, fordi mye godstrafikk til og fra utlandet fraktes på denne strekningen. Vi mener det heller vil lønne seg å bygge dobbeltspor på strekningen Oslo-Halden, for så å frakte viktig godstrafikk på jernbanen i stedet. Det er mye sikrere å transportere godset på jernbanen enn å frakte det med lastebil på veien.

### 4. Flytrafikk

Flytrafikk er den mest forurensende transportformen og den som øker mest. Mellom 1990 og 2005 økte innenrikstrafikken med fly med 49 %<sup>7</sup>. For å hindre fortsatt vekst i flytrafikken kan det ikke bygges ut mer kapasitet på flyplassene.

#### 4.1 Oslo Lufthavn Gardermoen

Natur og Ungdom mener det er uforsvarlig å bygge en tredje rullebane på Gardermoen, og at det er uaktuelt å båndlegge arealer til dette. I utredningen «Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart» fra januar 2008 presenterte Avinor, NHO og flyselskapene mange tiltak for å redusere miljøbelastningene fra flytrafikken. Problemet er at den forventede veksten i flytrafikken, som Avinor legger til grunn for sine prioriteringer, spiser opp miljøgevinsten. Klimatrusselen krever at vi fryser alle kapasitetsutvidelser på norske flyplasser, og prioriterer miljøvennlige alternativer til den mest forurensende transportformen vi har.

## 5. Oppsummering av våre viktigste krav:

- Målet om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren må være styrende for hvilke tiltak som prioriteres i planen.
  - En storsatsing på vedlikehold og nyinvesteringer på jernbane for å sikre et miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ.
  - Moderne og sammenhengende dobbeltspor i intercitytriangelet må prioriteres i NTP-perioden.
  - Ingen nye firefeltsveier må bygges i planperioden. Veimidlene må brukes på sikkerhets- og vedlikeholdstiltak som midtdele og rassikring.
  - Ingen økt kapasitet på norske flyplasser.
-