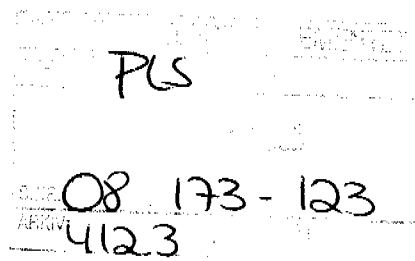


Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo



Fiskeri- og Kystdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo



Innspill til Nasjonal Transportplan 2010-2019 fra Oslo 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 Dobbelspor i intercitytriangler
 - 2.3 Strekningen Oslo-Lillehammer/Skien/Halden
 - 2.4 Høyhastighetsbane
3. Mindre vegtrafikk
 - 3.1 Ingen store nye veiutvidelser
4. Flytrafikk
 - 4.1 Oslo Lufthavn Gardermoen
5. Transport i Oslo
 - 5.1 Bilfritt sentrum
 - 5.2 Kollektivfelt og trikketraseer
 - 5.3 Egne kollektivgater
 - 5.4 Groruddalen

6. 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.¹ Klimagassutslipp er det største miljøproblemet forårsaket av transport, og det største miljøproblemet vi står overfor i dag. Samferdselssektoren står for nær en tredel av Norges samlede klimagassutslipp, og veitrafikken alene står for nesten en femdel². 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 forurensere. 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 CO₂-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 CO₂-ekvivalenter. Tar man utgangspunkt i den forventede veksten fram til 2020, innebærer dette målet å redusere klimagassutslippene med 4,5 millioner tonn CO₂-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 utslipp³. 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 intercitytriangler

Det er på Østlandet vi finner de største befolkningskonsentrasjonene, 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 sprengt⁴. 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.

2.3 Strekningen Oslo-Lillehammer

Dovrebanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger, og er viktig for transport mellom Oslo og Trondheim, samt for mellomdistansetraffikk mellom Lillehammer, Hamar og Oslo. I 2005 var det ca 1 million reiser på strekningen Lillehammer-Oslo, og 60 % av arbeidsreisene sør for Tangen i Hedmark skjer med tog⁵. Nå som E6 mellom Gardermoen og Kolomoen utvides, er det enda viktigere å få fart på planene om et sammenhengende dobbeltspor mellom Eidsvoll og Lillehammer, så toget kan beholde kortest reisetid som en av sine fordeler, og være et attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bilen på samme strekning. Med dobbeltspor Oslo-Lillehammer vil reisetiden reduseres med 50 minutter.⁶ I etatenes forslag er det kun satt av penger til noen få dobbeltsporparseller på Dovrebanen sør for Hamar. Natur og Ungdom mener dette ikke er nok, og frykter en omfordeling i antall reisende med tog og bil, som følge av at E6 bygges ut så lang tid før jernbanen. Natur og Ungdom krever at utbygging av sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Lillehammer kommer inn i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Oslo – Skien

Vestfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger. I 2005 var det ca 1,5 millioner

3 Jernbaneverket

4 Jernbaneverket

5 Jernbaneverket

6 Jernbaneverket

reisende mellom Oslo og Skien.⁷ Kapasiteten på banen er sprengt, og det er problematisk å avvike ønsket passasjertrafikk. I dag har bilen kortere reisetid enn toget på strekningen, men en sammenhengende dobbeltsporutbygging på jernbanen vil endre på det. Med dobbeltspor Oslo-Skien vil reisetiden reduseres med en time.⁸ I etatens forslag foreslås to dobbeltsporparseller nord for Tønsberg, og byggestart på den nye enkeltsporede banen mellom Farriseidet og Porsgrunn. Natur og Ungdom mener dette er for små tiltak i forhold til utfordringen vi står overfor i dag, hvor jernbanen allerede er et mindre attraktivt alternativ på grunn av store kapasitetsutvidelser på E18. Natur og Ungdom krever at utbygging av sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Skien kommer inn i Nasjonal Transportplan 2010-2019.

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.⁹ 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.¹⁰ 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 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

7 Jernbaneverket

8 Jernbaneverket

9 Jernbaneverket

10 Jernbaneverket

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 elbiler 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 E6 Gardermoen-Biri

Av miljøhensyn er det uakseptabelt å bygge ut E6 videre nord for Kolomoen i Hedmark. En slik kapasitetsutvidelse vil legge til rette for økt trafikk og økte klimagassutslipp i mange år framover. Det haster å gjennomføre sikkerhetstiltak på strekningen Kolomoen i Hedmark til Otta. Dette må innebære bygging av midtdeler og nødvendige breddeutvidelser, men ingen kapasitetsutvidelse utover dette. I forhold til naturhensyn er det også uakseptabelt å bygge en firefelts motorvei gjennom det fredete naturreservatet Åkersvika, slik Statens vegvesen ønsker. Åkersvika er Norges første Ramsarområde, og et unikt våtmarksområde som er hjem for flere rødlistede fuglearter.

4. Flytrafikk

Flytrafikk er den mest forurensende transportformen og den som øker mest. Mellom 1990 og 2005 økte innenrikstrafikken med fly med 49 %¹¹. 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. Transport i Oslo

I Oslo står veitrafikken for 52 % av de samlede klimagassutslippene, en økning på 19 % siden 1991. Oslo har som Norges hovedstad både mulighet og plikt til å velge de miljøvennlige løsningene, og til å få på plass et effektivt punktlig og konkurransedyktig kollektivtilbud. Oslopakke 3 og Nasjonal transportplan må sammen sørge for at hovedstadsområdet blir miljøvennlig, og at det legges til rette for miljøvennlig transport.

5.1 Bilfritt sentrum

For at Oslos klimagassutslipp skal minke må det legges restriksjoner på den stadig økende biltrafikken, og Natur og Ungdom mener at bilen bør stenges helt ute fra området innenfor Ring 1. I dag er det 1200 parkeringsplasser innenfor Ring 1, og i tillegg kommer parkeringshusene. Disse parkeringsplassene trengs ikke, i stedet må det bygges opp et stabilt og godt kollektivtilbud i sentrumsområdet.

5.2 Kollektivfelt og trikketraseer

Reisetid er viktig når det gjelder folks valg av transportmiddel, og så lenge det går raskere eller like fort med bil som med kollektivtrafikk, vil folk velge det forurensende alternativet. Natur og

¹¹ Framtiden i våre hender

Ungdom mener at kollektivtransport må prioriteres fremfor forurensende bilisme, og mye av løsningen på dette problemet ligger i bedre fremkommelighet for trikk og buss. Egne kollektivfelt er en fin måte for kollektivtrafikken å slippe unna bilkø på, og i rushtiden vil dette spare bussen for mye stamping i kø. På veistrekninger som Østre Aker vei, Mosseveien, Trondheimsveien, E18 mot Drammen, Ring 2 og Ring 3 vil kollektivfelt være et effektivt og godt miljøtiltak. Også trikken trenger plass, og i Frederiksgate og nye Bjørvika må egne trikketraseer komme på plass, slik det for eksempel er blitt gjort i deler av Sognsveien.

5.3 Egne kollektivgater

Manglende kollektivfelt er ikke hele problemet. De fleste gater er rett og slett for smale til å kunne ha kollektivfelt. For å få til et godt og effektivt kollektivtilbud bør en del av disse settes av til å være rene kollektivgater, og de viktigste er Schweigaardsgate, Thorvald Meyers gate, Theresesgate, Prinsensgate, Tollbugata og Bogstadveien.

5.4 Groruddalen

Groruddalen er Norges med 110 000 innbyggere et av Norges tettest befolkede områder. Dalen har de tre mest trafikkerte innfartsårene i byen og et godt utviklet veinett. Gjennomgående biltrafikk er den viktigste årsaken til luftforurensningen. For å få ned forurensningen må biltrafikken reduseres og kollektivtilbudet styrkes. Sammenknytning av t-banens linje 2 og linje 5 i Lørenskog vil øke kapasiteten betraktelig. Ved i tillegg å bygge en ny t-banelinje på tvers lenger ned i dalen, kan det bli en Groruddalsring. Dessuten må frekvensen ned mot sentrum økes til 5-minuttersavganger i rushtiden og det tverrgående kollektivtilbudet må utvides.

6. 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 intercitytriangleret 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.
- Oslo må bli en hovedstad der miljøvennlig transport prioriteres før forurensende bilisme.