

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
[postmottak@sd.dep.no](mailto:postmottak@sd.dep.no)

Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
[postmottak@fkd.dep.no](mailto:postmottak@fkd.dep.no)

Oslo, 30.04.08

## Høringsuttalelse til forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019

Natur og Ungdom viser til transportetatene og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019. Vi vil med dette gi våre innspill til forslaget.

Dersom det er ønsker om utdyping av innspillene eller ytterligere informasjon, kontakt våre fagmedarbeidere Åshild Lappegård Lahn ([ashild@nu.no](mailto:ashild@nu.no)) eller Thomas Nygreen ([thomas@nu.no](mailto:thomas@nu.no)).

Med vennlig hilsen  
Natur og Ungdom

## **Innholdsfortegnelse**

<b>1. utfordringer, mål og strategier</b>	<b>s. 3</b>
Transportomfanget vokser og klimagassutslippene øker	
Klimagassutslipp	
Lokal luftforurensning	
Støy	
Naturinngrep	
Nedbygging av dyrkbar mark	
Trafikksikkerhet	
<b>2. Sammenhengende nasjonalt transportnett</b>	<b>s. 8</b>
Jernbane	
Vei	
Luftfart	
<b>3. Byområder</b>	<b>s. 12</b>
Sats kollektivt!	
Satsning på gang- og sykkelveier	
<b>4. Virkninger og måloppnåelse</b>	<b>s. 14</b>
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	
Måloppnåelse	
<b>5. Strategier for transportmiddelfordeling</b>	<b>s. 15</b>
<b>6. Oppsummering av Natur og Ungdoms krav</b>	<b>s. 15</b>

# 1. utfordringer, mål og strategier

## ***Transportomfanget vokser og klimagassutslippene øker***

Natur og Ungdom ser på miljøproblemene knyttet til samferdselssektoren som en av de største utfordringene vi står overfor. Nasjonal transportplan 2010-2019 vil bidra til å bestemme retningen for transporten i Norge i mange tiår framover, og kan bli et av de viktigste verktøyene for å oppnå nasjonale mål om reduksjon av klimagassutslipp fram mot 2020 og 2050.

Natur og Ungdom mener det er avgjørende at etatene og politikere er klar over miljøproblemene knyttet til transport, hvilke forpliktelser Norge har på miljøområdet, og hvilke tiltak som kan og må gjennomføres i de ulike sektorene. Samferdselsektoren er Norges nest største forurensere, derfor er det selvsagt å legge til rette for utslippsreduksjoner her.

Det er ingen naturlov at trafikken skal fortsette å vokse. Når man legger prognoser til grunn for planleggingen oppnår man ingen endringer. For å løse problemene knyttet til transport, må man frigjøre seg fra den selvoppfyllende profetien det er å ta utgangspunkt i at vi kun kan gjøre marginale endringer i transportutviklingen. Da må man planlegge ut fra de målene man faktisk har satt seg, og den utviklingen man ønsker i stedet for den utviklingen man ikke ønsker.

Fokuset på miljøproblemer knyttet til transport er tydelig tilstede i forslaget til Nasjonal transportplan. I noen grad er også fokuset på å erstatte forurensende transport med miljøvennlig tilstede, men **Natur og Ungdom mener at tiltakene som foreslås er for små, og vil gi for liten miljøgevinst i forhold til hva som er nødvendig for at en større andel av transportarbeidet på sikt kan bli mer miljøvennlig.**

## ***Klimagassutslipp***

Både klimagassutslipp, lokal luftforurensning 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 klimaendringene er det største miljøproblemet vi står overfor i dag. Samferdselssektoren står for nær en tredel av Norges samlede klimagassutslipp<sup>1</sup>, og veitrafikken alene står for om lag en femdel<sup>2</sup>.

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 storsatsning på miljøvennlig jernbane, på bekostning av dyre kapasitetsutvidelser på vei, som legger til rette for økte utslipp.

Departementene har under hovedmål miljø fastsatt et etappemål M1: klimagassutslipp (s. 166) om å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren med 2,5-4 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter av de forventede utslippene i 2020. Natur og Ungdom mener det er for

1 Statistisk Sentralbyrå

2 Civitas 2007

dårlig å skulle bremse veksten, og at det er nødvendig å kutte de eksisterende utslippene. I den vedlagte rapporten *Stopp klimaendringene! Halvering av Norges klimagassutslipp innen 2020* har Natur og Ungdom trukket fram en rekke tiltak som til sammen vil kutte klimagassutslippene fra transport med 9,2 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter innen 2020 i forhold til referansebanen. **Derfor krever Natur og Ungdom at etappemålet må være at utslippene ved utgangen av NTP-perioden ikke overstiger 8,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.**

### **Lokal luftforurensning**

Et annet problem forårsaket av transport er luftforurensning. Utslipp av NO<sub>x</sub> og store mengder svevestøv gir økt forekomst av luftveislidelser, og kan føre til hjerte- og karsykdommer. Statens Forurensningstilsyn beregner at lokal luftforurensning fører til nedsatt levetid for 2200 personer i Norge hvert år,<sup>3</sup> og koster samfunnet store summer i nedsatt arbeidsevne og helseutgifter for de rammede.

Problemet er størst i de store byene og enkelte sterkt trafikkerte veier, der nasjonale mål og grenseverdier for svevestøv og nitrogenoksid overskrides mange dager i året. Under hovedmålet om miljø og etappemål M3: Lokal luftforurensning og støy (side 171 i planforslaget) har Statens vegvesen listet sine egne virkemidler for å oppnå nasjonale mål for lokal luftforurensning. Her nevnes redusert fart og støvdemping med saltløsning, i tillegg nevnes enkelte andre tiltak i teksten under, som «aktuelle virkemidler». Det kommer imidlertid ikke fram om disse tiltakene skal gjennomføres, eller hvilket ansvar Statens vegvesen har for om disse aktuelle tiltakene skal settes i verk.

Natur og Ungdom mener Statens vegvesens egne virkemidler, redusert fart og støvdemping med saltløsning, er gode tiltak. Likevel er det alvorlig at det viktigste tiltaket for å redusere lokal luftforurensning, å redusere biltrafikken, er så lite vektlagt. «Tiltak som gir lavere vekst i personbiltrafikken» er nevnt som et aktuelt virkemiddel (s. 171). **Natur og Ungdom krever at redusert fart og redusert trafikk brukes som virkemidler for å redusere luftforurensningen.**

### **Støy**

Transportsektorens andel av de totale støyplagene utgjør 86 prosent. Årsaken til at støyplageindeksen (SPI) forventes å ha økt med 10 prosent fra 1999 til 2010 er veksten i biltrafikken. I dag utgjør denne 78 prosent av de totale støyplagene (alle tall fra fagetatenes forslag, s. 170). I 2006 var om lag 1,4 millioner mennesker i Norge utsatt for støy fra veitrafikk over 55 desibel.<sup>4</sup> Økt trafikk og høyere fart gir mer støy. **Natur og Ungdom krever at det satses aktivt på å redusere støyen fra vegtrafikken, samtidig som trafikkvolumet begrenses.**

### **Naturinngrep**

Etappemål M4: Naturmiljø er formulert slik: «unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.

Naturen er verdifull og uerstattelig, og vi er avhengige av fungerende økosystemer i vårt daglige liv. I dag forsvinner arter i et tempo som er mellom 1000 og 10 000 ganger raskere enn normalt. I Norge står nesten 4000 arter på rødlista over truede og sårbare arter. Tap

<sup>3</sup> Statens Forurensningstilsyn i rapporten Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge (2007)

<sup>4</sup> Statistisk Sentralbyrå, ssbmagasinet, 5. mars 2007

av leveområder er den største trusselen mot det biologiske mangfoldet i verden, fordi menneskelige inngrep som for eksempel veibygging ødelegger og stykker opp artenes leveområder på en slik måte at det blir umulig å leve der. Gjennom biodiversitetskonvensjonen er Norge forpliktet til å stoppe tapet av biologisk mangfold innen 2010.<sup>5</sup> I dag er det for lett å bygge ned verdifulle naturområder, og NTP-forslaget legger ikke opp til noen stor endring på dette feltet.

Et eksempel på et verdifullt naturområde som vil påvirkes negativt av en planlagt veiutbygging er det unike våtmarksområdet Åkersvika i Hedmark. Åkersvika har internasjonal betydning for fuglelivet, og var Norges første Ramsar-område i 1974, samme år som Norge underskrev Ramsar-konvensjonen. Om lag 200 fuglearter er påvist i området, hvorav 21 står på den nasjonale rødlista over sjeldne og truede arter<sup>6</sup>. I tillegg til et rikt fugleliv er det flere sjeldne plantesamfunn i området, med nesten 300 arter høyere planter. Det er også funnet oter. Dette er arter som vi har et spesielt ansvar for å ta vare på. Åkersvika er et av Norges største innlandsdeltaer (4150 da). Da det ble fredet ved kongelig resolusjon i 1974, var formålet med fredningen er «å bevare et viktig våtmarksområde med tilhørende plantesamfunn, fugleliv og annet dyreliv som naturlig er knyttet til området, særlig med hensyn til områdets betydning som raste- og hekkeområde for våtmarksfugl.»<sup>7</sup> Ved 20 prosent økte rammer ønsker Statens vegvesen å prioritere en kapasitetsutvidelse av E6 mellom Kolomoen i Hedmark og Biri i Oppland. Slik planene foreligger i dag, vil kapasitetsutvidelsen ramme det unike våtmarksområdet uansett trasevalg.

Åkersvika i Hedmark er et verdifullt naturområde som vil raseres ved en veiutbygging. I NTP-forslaget (s. 175) står en liste over ulike vegprosjekter som vil gi inngrep i nasjonalparker eller naturreservater. De nevnte prosjektene er bare de som er prioritert innefor planrammen, mens E6-utvidelsen er et av mange planlagte prosjekter som ikke er med på listen i NTP-forslaget, som vil gi skadelige naturinngrep.

Det er et stort problem at hensynet til verneområder stadig skyves til side i nasjonale utbyggingssaker. I tillegg til å føre til skadelige naturinngrep i de enkelte utbyggingssakene, svekker det også lokal tiltro til verneområder.

Ved naturinngrep gjelder det samme som for nedbygging av dyrka og dyrkbar mark (se dette), en vegutbygging fører ofte med seg boligbygging, kjøpesentra og næringsbygg. De indirekte virkningene av vegbygging kan ofte være vel så store for naturmangfoldet som en direkte nedbygging av et naturområde. **Derfor krever Natur og Ungdom en grundig konsekvensanalyse av de indirekte virkningene vegbygging har på naturinngrep.**

### ***Nedbygging av dyrka og dyrkbar mark***

Verden trenger lokal og miljøvennlig matproduksjon. I Norge er bare 3 prosent av arealet dyrkbar mark (planforslaget s. 176). Regjeringen har satt seg som mål å halvere omdisponeringen av dyrka jord innen 2010.<sup>8</sup> Samferdselssektoren, og da først og fremst vegutbygging, er en betydelig bidragsyter til at man ligger dårlig an til å nå 2010-målet. Natur og Ungdom mener hensynet til vern av verdifulle landbruksarealer er for lite vektlagt gjennom hele forslaget til Nasjonal transportplan for 2010-2019. Slik forslaget foreligger i

5 Stortingsmelding nr. 21, hovedutfordringer (2004/2005)

6 Rødlista 2006

7 Forskrift om fredning for Åkersvika naturreservat

8 Stortingsproposisjon 1, miljø- og ressurspolitikk (2007/2008)

dag, legges det i praksis opp til fortsatt omfattende tap av matjord i forbindelse med samferdselsprosjekter. Hvis tapet av matjord skal halveres, må jordvern være et tungtveiende hensyn i all transportplanlegging.

Det kan argumenteres for at samferdselsprosjekter har ansvar for en liten andel av omdisponeringen av matjord som skjer i Norge. Likevel er det en kjensgjerning at den mest omfattende omdisponeringen gjerne kommer som en indirekte konsekvens av vegutbygging. Veg stimulerer til reising av boligbygg, kjøpesentra og andre næringsbygg, og setter ofte i gang langvarige nedbyggingsprosesser i det aktuelle området. **Natur og Ungdom krever i NTP en grundig konsekvensanalyse av de indirekte virkningene vegbygging har på matjord.**

Ved de aller fleste utbyggingsprosjekter vil det finnes ulike alternativer for traseer, som vil innebære mer eller mindre tap av matjord. **Natur og Ungdom mener NTP bør slå fast at dersom et aktuelt prosjekt omfatter omdisponering av verdifulle landbruksarealer, skal det utarbeides forslag til alternative traseer, som minimerer tapet av matjord.**

Det er et gjennomgående problem at effekter av arealinngrep ikke gjenspeiles i samfunnsøkonomiske analyser. I de tilfellene der tap av matjord prissettes brukes det en pris som ikke gjenspeiler verdien av matjorda som naturressurs. Natur og Ungdom mener samfunnsøkonomiske analysene bør endres for å ta hensyn til matjorda som en verdifull, knapp og uerstattelig ressurs. (se kap. 4, samfunnsøkonomisk lønnsomhet)

I tillegg til de virkemidlene som kan iverksettes direkte gjennom Nasjonal transportplan, mener Natur og Ungdom at det trengs ytterligere virkemidler for å bremse tapet av verdifull matjord:

### **Styrkede rikspolitiske retningslinjer**

For å stimulere til at jordvern hensynet får større vekt i lokale planprosesser, bør man endre de rikspolitiske retningslinjene for areal- og transportplanlegging slik at hensynet til dyrka og dyrkbar jord blir overordnet hensynet til effektive transportløsninger.

### **Avgift på omdisponering av matjord**

Å sette en pris på omdisponering av matjord kan være et viktig virkemiddel for å stimulere utbygger til å velge alternativer hvor tapet av matjord er minst mulig. En avgift kan gjøre det mer attraktivt å bygge utenom matjord, og i enkelte tilfeller forhindre at en nedbyggingssak i det hele tatt kommer fordi planleggingsstadiet.

### **Trafikksikkerhet**

I 2006 mistet 242 personer livet på norske veger, og 975 ble hardt skadd. Av de forskjellige trafikkulykkestypene er det møteulykkene som er de mest alvorlige. Møteulykkene er også de ulykkene det skjer flest av, i 2006 var 40,3 prosent av ulykkene møteulykker.<sup>9</sup> Det er disse ulykkene det haster med å redusere.

Natur og Ungdom roser Statens vegvesens satsning på trafikksikkerhetstiltak, med en økning på 450 millioner kroner per år (s. 81), og mener at målet om å redusere antall drepte og hardt skadde med tredel innen 2020 er et realistisk delmål på vei mot nullvisjonen.

---

<sup>9</sup> Statistisk Sentralbyrå: Veitrafikkulykker

Det er avgjørende å redusere trafikken både for å kunne fortsette trenden med nedgang i tallet på drepte og skadde, og for å kunne reduseres klimagassutslippene fra vegtrafikken. Antallet ulykker med personskade øker omtrent proporsjonalt med antallet kjørte kilometer hvis ikke det settes inn tiltak for å motvirke dette.<sup>10</sup> Derfor anbefaler Natur og Ungdom et overordnet taktskifte for løsninger for mindre vegtrafikk. Dette må inkludere bedre arealplanlegging, en omfattende satsing på kollektive transportmidler og høyere avgifter på privatbilisme.

Hovedårsakene til ulykker ligger hos fører.<sup>11</sup> Tretthet, uoppmerksomhet, illebefinnende og selvmord utgjør de største risikofaktorene. Men når ulykker skal forhindres, viser det seg at tiltak rettet mot fører har mindre effekt enn tiltak rettet mot vegmiljøet.<sup>12</sup> For å redusere ulykkesrisikoen er det altså viktigst å gjøre vegene tryggere. Derfor må dette også prioriteres høyt i Nasjonal transportplan.

For å hindre den farligste formen for ulykker, møteulykkene, er det viktig å ha tydelig atskilte kjørefelt. Mens midtmarkering har -30-50 prosent effekt på møteulykker, har midtrekkverk en effekt på -80 prosent. Å bygge midtrekkverk er et tiltak som raskt og i svært stor grad reduserer dødsulykkene.<sup>13</sup> I planforslaget (s. 81) er det tenkt brukt 200 millioner kroner til midtrekkverk hvert år i planperioden, noe som vil gi ca 200 kilometer midtrekkverk. I tillegg ønsker Statens vegvesen å etablere ca 350 kilometer bredt midtfelt/midtmarkering. Natur og Ungdom mener dette er en god prioritering fra Statens vegvesens side, men mener det må settes av midler til flere kilometer med midtrekkverk. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006- 2015 laget regionskontorene i Statens vegvesen i 2004 en oversikt over vegstrekninger som oppfylte kriteriene for bygging av midtrekkverk på eksisterende veg. Totalt viste oversikten rundt 500 kilometer veg. Vegdirektoratet plukket ut kun 80 kilometer av disse som de mente burde få midtrekkverk i perioden 2005- 2009.<sup>14</sup> **Natur og Ungdom mener det må settes av midler til å bygge midtrekkverk på strekningene Statens vegvesen plukket ut i 2004.**

Trafikksikkerhetstiltak kan gi to typer effekter: de kan hindre ulykker i å skje, eller de kan gjøre at ulykkene blir mindre alvorlige når de først inntreffer. Redusert fart er et viktig trafikksikkerhetstiltak, som gir begge effektene. I 2001 reduserte Vegdirektoratet fartsgrensen på spesielt ulykkesutsatte strekninger fra 90 til 80 km/t, og fra 80 til 70 km/t. I 2004 ble det gjort en undersøkelse av hvilken effekt endringen i fartsgrensen hadde hatt på ulykker på de aktuelle strekningene. På 247 km veg som var skiltet ned fra 80 km/t til 70 km/t viste resultatene at antall drepte og hardt skadde ble redusert med mellom 23,4 og 35,1 prosent.<sup>15</sup> Natur og Ungdom mener redusert fart i større grad må tas i bruks for å bedre trafikksikkerheten. **Derfor krever Natur og Ungdom ingen veier med fartsgrense over 90 km/t.**

I planforslaget på s. 81 står det: «[Særskilte trafikksikkerhetstiltak] gir bare positiv effekt på målområdet trafikksikkerhet, men effekten her er i gjennomsnitt minst ti ganger bedre enn

---

10 Statens vegvesen m.fl: Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009 (2006)

11 Statistisk Sentralbyrå: Veitrafikkulykker

12 SINTEF : Dybdeanalyse av møte- og utforkjøringsulykker på rette strekninger i 80- og 90-soner med død eller alvorlig skade (1999)

13 SINTEF: Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg (2004)

14 Statens vegvesen: Vegen og vi nr 7 (2004)

15 Transportøkonomisk Institutt: Endring av fartsgrenser, effekt på kjørefart og ulykker (2004)

å prioritere store investeringsprosjekter.» På bakgrunn av dette, sett i sammenheng med miljøproblemene vegtrafikken fører til, mener Natur og Ungdom at det i NTP-perioden må satses på målrettede trafikksikkerhetstiltak framfor store investeringsprosjekter som legger til rette for økt trafikk og forurensning.

Jernbanen er det mest trafikksikre transportmiddelet vi har, med en drept i 2006.<sup>16</sup> Ett godstog tilsvarer 24 vogntog. Med jernbaneutbygging slik at 30% av lastebiltrafikken og 10% av persontrafikken overføres til tog, spares 40 liv hvert år.<sup>17</sup> **Natur og Ungdom mener derfor det er nødvendig med en storsatsning på jernbane og målrettede trafikksikkerhetstiltak, framfor økt vegtrafikk, for å redusere antall ulykker.**

## 2. Sammenhengende nasjonalt transportnett

### *Jernbane*

De siste årene har det vært en kraftig vekst i jernbanetransporten i Norge, både for person- og godstransport. Jernbane er det mest miljøvennlige transportmiddelet vi har, det er derfor viktig at jernbanen kan konkurrere med bilen på reisetid, og at jernbanetilbudet kjennetegnes av hyppige avganger og rimelige billettpriser. Jernbane bruker også lite areal i forhold til kapasiteten. En dobbeltsporet jernbane har samme kapasitet som to firefelts motorveier.<sup>18</sup> Store deler av jernbanens anlegg har i dag høy alder, med lite tidsmessig kurvatur og hastighet. På de trafikk tunge strekningene er dagens jernbanenett fullt utnyttet, og det er ikke plass til flere tog. Ytterligere trafikkøkning på dagens nett vil gå ut over driftsstabilitet og punktlighet. Det trengs derfor en storstilt utbygging av jernbanen for å gjøre tilbudet attraktivt for en større andel av gods- og persontransporten.

I forslaget til Nasjonal transportplan prioriteres vedlikehold, driftsstabilitet og punktlighet. Det understrekes at behovet for nyinvesteringer er stort, men at en satsing på ny infrastruktur har liten nytte dersom ikke tilstanden i dagens anlegg bedres. Natur og Ungdom ser at det er nødvendig med en økning til drift og vedlikehold for å oppnå en bedre standard på dagens jernbanenett. Likevel er vi kritiske til en slik nedprioritering av investeringer på jernbanen. Planrammen i etatenes forslag innebærer at satsingen på persontrafikk vil stoppe opp. Dette ser Natur og Ungdom på som svært alvorlig, da det planlegges for en periode hvor Norge skal gjennomføre store utslippskutt og legge til rette for at flere personer bruker miljøvennlige transportmidler.

Det er et problem at planrammene for Jernbaneverket ligger langt under det som er nødvendig for å ta vare på og utvikle jernbanenettet. Jernbaneverket har beregnet et behov på ca 40 milliarder kroner i planperioden dersom forrige Nasjonal transportplan skal følges opp, og nye myndighetskrav skal imøtekommes.

### **Dobbeltspor på Østlandet**

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>19</sup>. Natur og Ungdom mener en storsatsing på jernbaneutbygging er nødvendig fram mot 2020, og at det er fornuftig å

16 Jernbaneverkets årmelding for 2006 (2007)

17 Jernbaneverket: Tall som teller (2007)

18 Jernbaneverket: Tall som teller (2007)

19 Jernbaneverket



begynne der potensialet for utslippsreduksjoner er størst.

I etatens forslag er det kun satt av penger til noen få dobbeltsporparseller på Dovrebanen sør for Hamar, og på Vestfoldbanen nord for Tønsberg. Slik Natur og Ungdom ser det, er ikke dette tilstrekkelig for å gjøre jernbanen konkurransedyktig med bilen, spesielt når vi ser store kapasitetsutvidelser på veiene i området. **Natur og Ungdom krever derfor en sammenhengende utbygging av moderne dobbeltspor mellom Lillehammer og Skien, og Oslo-Halden innen 2015.**

### **Dobbeltspor Bergen-Arna**

I følge planforslaget vil dobbeltspor mellom Bergen og Arna kun bli fullført ved en rammeøkning på 20 prosent. Dette er blant de mest trafikkerte enkeltsporede strekningene i Europa, og en viktig del av et miljøvennlig transporttilbud inn mot landets nest største by. Dobbeltsporet må prioriteres framfor kapasitetsutvidelse på veg på samme strekning. Skal økt biltrafikk og forurensning i Bergensområdet unngås, er det nødvendig å legge til rette for økt andel av transportarbeidet på tog. I dag er dette umulig uten et sammenhengende dobbeltspor mellom Bergen og Arna. Biltrafikken i Bergen kan komme til å øke med 50 prosent fram til 2025.<sup>20</sup> Arna er allerede den bydelen i Bergen der flest reiser kollektivt. Nettopp derfor vil bortfallet av kollektivreisende bli så stort om det bygges veitunnel framfor jernbanetunnel. **Natur og Ungdom mener det er nødvendig å få på plass dobbeltspor på hele strekningen i løpet av planperioden.**

### **Høyhastighetsjernbane**

Natur og Ungdom mener det må være et mål å få på plass høyhastighetsjernbane mellom de største byene. Høyhastighetsjernbane vil bli et miljøvennlig alternativ til innenlands flytrafikk. Natur og Ungdom ser også at VWI-gruppens utredning om høyhastighetsjernbane i Norge forutsetter moderne og sammenhengende dobbeltspor på intercity-trianglet. Derfor er det enda viktigere å få på plass moderne dobbeltspor med høyhastighetsstandard på Østlandet. Det kom også tydelig fram under presentasjonen av Jernbaneverkets og VWI-gruppens utredning av høyhastighetsjernbane at dagens utbyggingsmetode i Norge, såkalt «klatt-på-klatt», er lite effektivt og lite økonomisk lønnsomt på sikt.

### **Vei**

En femtedel av Norges klimagassutslipp kommer fra veitrafikken, som også er hovedårsaken til at klimagassutslippene fortsetter å øke i nesten 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%. 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.

I vedleggene er det tabeller med oversikt over de ulike fagetatens forslag til investeringer på jernbane, havner og farleder og stamveger. På s. 212-215 presenterer Statens vegvesen sitt forslag til stamveginvesteringer for planrammen og for planramme + 20 prosent. Jernbaneverkets prioriteringer (s. 202) har også en kolonne for prioriteringer innefor en planramme minus 20 prosent, mens dette mangler i vegvesenets forslag. Det er alvorlig at det i forslaget framstilles som det ikke er noen mulighet å redusere planrammen for investeringer på vei. Natur og Ungdom reagerer på manglende informasjon om hva

---

<sup>20</sup> Vekstprognose i NTP 2006-2011

Statens vegvesen får utrettet av nødvendige sikkerhets- og vedlikeholdstiltak hvis de reduserer store og kostbare kapasitetsutvidelser.

Med uttalte mål om miljø og reduksjon av klimagassutslipp er det avgjørende å redusere utslippene fra vegtrafikken. 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. **Natur og Ungdom krever at det fram til 2020 ikke må gjennomføres store vegutvidelser som vil legge til rette for økt trafikkvekst på vei. I stedet må de planlagte midlene brukes på trafiksikkerhetstiltak på de strekningene der dette er nødvendig.**

### **E6 Gardermoen-Biri- Otta**

Natur og Ungdom mener strekningen Dal- Skaberud i Akershus og Hedmark ikke må bygges ut til firefelt. Av miljøhensyn er det også uakseptabelt å bygge ut E6 videre nord for Kolomoen i Hedmark, slik Statens vegvesen ønsker dersom rammene økes med 20 prosent. En slik kapasitetsutvidelse vil legge til rette for økt trafikk og økte klimagassutslipp å mange år framover. Det haster å gjennomføre sikkerhetstiltak på strekningen Kolomoen i Hedmark til Otta, der en stor andel av ulykkene er møteulykker. Tiltakene 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 (se naturinngrep).

Ved omlegging av E6 Ringebu- Otta er det nødvendig å ta særlige hensyn til naturverdier på strekningen. Det må velges en trase for utbyggingen

### **E18 Krosby- Knapstad- Vinterbro- Elvestad**

Utvidelse til fire felt på strekningene Krosby i Østfold til Elvestad i Akershus er uakseptabelt. Utvidelsen vil føre til økt trafikk og gi økte klimagassutslipp. Framfor å legge til rette for mer vegtrafikk og forurensning i dette området, må målrettede trafiksikkerhetstiltak sammen med utbygging av dobbeltspor Østfoldbanen prioriteres på strekningen. Utvidelsen vil føre til tap av dyrket mark og naturverdier.

### **Rv 2 Riksgrensen/Magnor- Kløfta**

Av miljøhensyn mener Natur og Ungdom det er uaktuelt å bygge ut Rv 2 vestover fra Kongsvinger til fire felt. Målene om reduksjon av klimagassutslipp og transpormiddelomfordeling må gjelde i alle korridorer. Derfor er det bakvendt å prioritere en forurensende kapasitetsutvidelse på vei framfor å gjøre Kongsvingerbanen til et attraktivt framkomstmiddel for passasjerer og gods. Det store tapet av dyrka mark taler også mot en vegutbygging. Å få flere vogntog og passasjerer på strekningen over fra vei til bane vil redusere klimagassutslipp, risikoen for trafikkulykker og gi økt framkommelighet på eksisterende vei.

### **E39 Os-Bergen**

I følge planforslaget er denne strekningen planlagt utvidet til fire felt. Natur og Ungdom mener dette er gammeldags tenkning. Det som trengs i Bergensområdet er satsning på kollektivtilbudet, ikke tilrettelegging for økt biltrafikk og økt forurensning. Strekningen har i dag mange ulykker, og dårlig standard. Av den grunn er det enda viktigere å raskt

gjennomføre trafiksikkerhetstiltak ved utbygging av midtdeler og utjevning av sideterreng, samt tiltak for å redusere trafikkmengden på eksisterende vei.

### **E39 Kristiansand**

Om planrammen økes med 20 prosent ønsker Statens vegvesen å prioritere utbygging av firefelts vei vestover fra Kristiansand. Natur og Ungdom mener en kapasitesutvidelse her vil komme i konflikt med nasjonale mål om å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. I Kristiansand kommune står veitrafikken for 52,6 prosent av utslippene. Disse utslippene har økt med nær 30 prosent siden 1991.<sup>21</sup>

### **E18 Vestfold**

Utbyggingen av E18 i Vestfold har ført til en eksplosiv vekst i trafikken på vegen, og en nedgang i antall togpassasjerer på Vestfoldbanen. Samtidig har utbyggingen medført en negativ utvikling i arealbrukspolitikken. Utbyggingen av E18 gjennom Vestfold legger både direkte og indirekte beslag på store mengder matjord. Strekningen Gulli- Langåker alene legger beslag på 530 dekar. Natur og Ungdom mener videre kapasitesutvidelse på E18 i Vestfold er uakseptabelt.

### **E16 Sandvika- Hønefoss**

Om planrammen økes med 20 prosent ønsker Statens vegvesen å prioritere utbygging av firefeltsveg mellom Sandvika og Wøyen og mellom Bjørum og Skaret. Natur og Ungdom mener det er uakseptabelt å legge til rette for enda mer trafikk på denne allerede sterkt trafikkerte veistrekningen. Trafikkøkningen vil igjen belaste vegnettet videre inn mot Oslo, og forverre miljøproblemene der. Det må så langt det er mulig gjennomføres trafiksikkerhetstiltak på eksisterende vei, selv om dette er utfordrende.

## **Luffart**

Planforslaget legger ingen begrensninger på flytrafikken og tar dermed mer hensyn til Avinors bedriftsøkonomi enn til målene i målstrukturen. Å la aksjeselskapet Avinor planlegge de politiske rammevilkårene for seg selv blir å la bukken passe havresekken. Når man skiller ut statlige foretak til aksjeselskaper er noe av målet å skille bestiller- og utførerrollen. Avinors strategi er å «å tilfredsstille etterspørselen gjennom nødvendig kapasitetsøkning». Det er kun hensiktsmessig dersom man ønsker en fortsatt ukontrollert vekst i den mest forurensende måten å reise på.

Natur og Ungdom er grunnleggende uenig i strategien til Avinor. Den bryter med etappemålene for miljø på så mange punkter at det er vanskelig å framheve alle enkeltpunktene, men de viktigste er:

- Avinor legger en fortsatt voldsom trafikkvekst til grunn for sin strategi, uten noe mål eller diskusjon om å begrense denne. Fram til 2040 planlegger de for mer enn en dobling av trafikken på Gardermoen. I rapporten fra Avinors bærekraftprosjekt foreslås det en del tiltak for å redusere miljøpåvirkningene fra luffarten. Det er verdt å merke seg at selv med gjennomføring av alle tiltakene i rapporten vil man i 2020 fortsatt ligge rundt dagens utslippsnivå. Ved å samtidig begrense trafikkveksten, for eksempel gjennom økte avgifter, vil man derimot få reelle kutt.
- Det kan godt være at det er avgjørende for den bedriftsøkonomiske lønnsomheten i Avinor å anlegge en tredje rullebane på Gardermoen. Men det er minst like avgjørende for å klare å kutte i klimagassutslippene at man *ikke* dobler trafikken.

---

21 Statistisk Sentralbyrå, [ssb.no/klimagassr](http://ssb.no/klimagassr)

**Det må være uaktuelt å øke kapasiteten på flyplassene i Norge. Dette innebærer å ikke båndlegge arealer til utbygging av nye rullebaner.**

### **Tilbringertransport til flyplassene**

Nesten alle flyplassene i Norge har lav kollektivandel i tilbringertransporten. Det viktigste unntaket er Oslo lufthavn, Gardermoen, som med 60 prosent har den høyeste kollektivandelen blant hovedflyplassene i Europa. Årsaken er at det ble etablert et godt togtilbud samtidig som flyplassen. Det har hele tiden vært en forutsetning at Oslo lufthavn, Gardermoen skal ha høy kollektivandel. Samtidig innrømmer Avinor på side 35 i planforslaget at dersom de fortsetter å legge til rette for økt biltrafikk til flyplassen, vil det innen 2030 ikke være plass til all biltrafikken til flyplassen på E6 inn til Oslo.

**Kollektivtransporten må fortsatt utgjøre hovedandelen av transporten til Oslo lufthavn, Gardermoen, og parkeringskapasiteten må derfor ikke utvides. På Værnes, Sola og Flesland må det gjennomføres konkrete tiltak for å forbedre kollektivtilbudet og begrense bilbruken, slik som begrensning av antall parkeringsplasser.**

## **3. Byområder**

Spesielt i de store byområdene trengs en storsatsing på kollektivtrafikk. Vegtrafikken utgjør ofte halvparten eller mer av byers klimagassutslipp, og det er i byområdene problemene med lokal luftforurensing og støy er størst.

I kapittel 4 om byområder (s.111) skriver fagetatene: Redusert bilbruk vil være den viktigste faktoren for bedre framkommelighet og reduserte utslipp i byene. Dette vil kreve et bredt sett av virkemidler som vi hittil ikke har vært villige til å ta i bruk i Norge. Det er ikke mulig å redusere transportveksten i byene vesentlig uten at det settes i verk mer restriktive tiltak, sammen med et bredt sett av positive virkemidler for å stimulere til redusert bilbruk.

Natur og Ungdom støtter fagetatenes vurdering, og mener det er et riktig utgangspunkt i møte med framkommelighets- og miljøutfordringene i de store byene.

### **Sats kollektivt!**

For yrkestrafikken er den store mengden trafikk i og rundt byområdene et stort problem. Busser og trikker blir lite attraktive når de står i samme kø som bilene, og varetransport kommer ikke fram i tide. Natur og Ungdom mener økt framkommelighet for kollektivtrafikken er avgjørende for å gjøre kollektive transportmidler konkurransedyktige, og få ned andelen biltrafikk i byområdene. Reisevaneundersøkelser viser at reisetiden er det avgjørende for folks valg av transportmiddel. Derfor må kollektivtrafikken hele tiden kjennetegnes av kort reisetid og hyppige avganger. Bare på den måten kan kollektivtrafikken være et reelt alternativ til bilen.

Ansvar for kollektivtrafikken og utviklingen av byområdene ligger i stor grad hos kommunene og fylkene, men det trengs økte bevilgninger fra staten for å gjennomføre tiltak for mer miljøvennlige byer. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan omhandler kapittel 4 byområder, og ser på hvilke tiltak som kan gjennomføres for å bedre framkommelighet og miljø i de store byene. Målene er rettet mot hva som kan gjøres lokalt, og hvilke infrastrukturplaner som foreslås gjennomført i de ulike byområdene, mens det er lite fokus på hva staten kan bidra med for å gjøre transporten i byområdene mer miljøvennlig. Det må være et nasjonalt mål for Nasjonal transportplan å bidra til mer

miljøvennlige byer gjennom bedre framkommelighet for kollektivtrafikken og legge til rette for restriktive tiltak mot biltrafikken gjennom ulike belønningsordninger og insentiver.

Nå som flere byer er inkludert i belønningsordningen for lokal kollektivtrafikk, bør også potten økes ytterligere, så ordningen fører til at flere gode tiltak gjennomføres. Et godt kollektivtilbud alene har liten effekt for å redusere biltrafikken, derfor må belønningsordningen premiere byer som tar i bruk restriktive virkemidler mot biltrafikken, fremmer gange og sykling og fører en transportreduserende og kollektivtrafikkvennlig arealpolitikk. Ordningen bør bli mer forutsigbar, og tilskuddene må kobles til forpliktende avtaler mellom stat og mottaker. **Natur og Ungdom krever derfor at potten i belønningsordningen holdes på minst 500 millioner kroner hele NTP-perioden, og økes til 800 millioner i takt med gjennomførte tiltak.**

Det er også nødvendig å legge til rette for økte midler til drift og organisering av kollektivtrafikken. For eksempel bør inntekter fra kjøprising eller bompenger brukes på kollektivtrafikken som et ledd i å styrke de miljøvennlige alternativene. For å øke tempoet i utbygging av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier er det nødvendig å øke planarbeidskapasiteten for disse formålene i Statens vegvesen. **Derfor krever Natur og Ungdom øremerkede midler til Statens vegvesen til planlegging og regulering av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier.**

Gode rabattordninger på enkelt- og periodebilletter er en forutsetning for at kollektivtransporten skal være et attraktivt alternativ til bilen. I Soria Moria-erklæringens kapittel 5 Samferdsel( s. 25) heter det at de skal «innføre et ungdomskort for kollektivtransporten som gir rett til 50 prosent rabatt for ungdom, elever og studenter.». I dag er rabatten og prisnivået svært forskjellig fra fylke til fylke. **Natur og Ungdom krever 60 prosent rabatt på enkelt- og periodebilletter for ungdom i hele Norge.**

### ***Satsning på gang- og sykkelveier***

61 prosent av reisene med lengde 1-3 km skjer med bil, og 46 prosent av reisene som bilfører er kortere enn 5 km.<sup>22</sup> Potensialet for å redusere disse bilturene er stort, men det krever en satsning på gang- og sykkelveier, og begrensninger mot biltrafikken. Dette vil gi reduserte klimagassutslipp og et bedre bymiljø.

Sykling er en individuell transportform som er miljøvennlig og helsefremmende. Samtidig er syklister en utsatt trafikantgruppe, med høye ulykkestall i forhold til transportarbeidet. Likevel ser vi at det i liten grad tas hensyn til syklendes behov. Syklister føler seg presset på vegen, og politiet henviser syklende til fortauet, som er et vegareal for fotgjengere. Høye ulykkes- og skadetall krever at vegmyndigheter og politikere tar et langt større ansvar for å sikre syklendes plass på vegen, samt syklendes framkommelighet og sikkerhet.

Det er viktig at veganlegg for sykkeltrafikk oppleves attraktivt for dem som sykler. Medfører bruk av sykkelveger omveger, dårlig framkommelighet eller manglende flyt i trafikken, vil mange som sykler heller velge bilen. Vedlikehold og standard på vegnettet for sykling har også stor betydning for bruken og sikkerheten. **Natur og Ungdom krever en sterkere satsning på den miljøvennlige og helsebringende sykkeltrafikken.**

---

<sup>22</sup> Transportøkonomisk Institutt, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

## 4. Virkninger og måloppnåelse

### **Samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

Samfunnsøkonomiske virkninger av ulike investeringsrammer er presentert i tabellene 6.1 og 6.2 på s. 144 i planforslaget. I tabellen 6.1 sammenliknes samfunnsøkonomisk nettonytte for investeringene til Jernbaneverket og Statens vegvesen.

Virkningsberegningene viser at jernbaneinvesteringer gir samfunnsøkonomisk negativ nettonytte, mens veiinvesteringer gir samfunnsøkonomisk positiv nettonytte.

Natur og Ungdom stiller seg kritiske til beregningene som viser negativ nettonytte for jernbaneinvesteringer, og mener det ikke kommer klart fram av planforslaget hva som er med i virkningsberegningene. I vedlegg 2 Lønnsomhetsstrategi (s. 198) står det «Resultatene viser at lønnsomhetsstrategien gir mye høyere netto nytte enn det som følger av anbefalingene, men dårligere effekt med hensyn på noen av miljø- og naturinngrepsindikatorerne». Natur og Ungdom spør om dette kan tyde på at hensyn til miljø og naturinngrep ikke er tilstrekkelig vektlagt i virkningsberegningene for samfunnsøkonomisk nettonytte og lønnsomhet. På side 199 i planforslaget sier etatene at «Flere virkninger er fortsatt ikke prissatt og dermed heller ikke inkludert i nyttekostnadsanalysemetodikken. Det betyr at en del virkninger implisitt blir satt lik null». Natur og Ungdom mener det er et problem at de ikke prissatte virkningene ikke er nevnt i forslaget, noe som gjør det vanskeligere å vurdere virkningsberegningene til de prioriterte investeringsprosjektene. I de tilfellene der tap av matjord prissettes brukes det en pris som ikke gjenspeiler verdien av matjorda som naturressurs. Natur og Ungdom mener samfunnsøkonomiske analysene bør endres for å ta hensyn til matjorda som en verdifull, knapp og uerstattelig ressurs.

I tabell V 2.2 (s. 201) sammenliknes virkninger av lønnsomhetsstrategien og anbefalingene fra Jernbaneverket og Statens vegvesen. Her er økte klimagassutslipp som følge av vegutbygginger ikke med i beregningen. Natur og Ungdom mener dette er et problem da vi kjenner til den alvorlige klimatrusselen, og klimagassutslippene fra vegtrafikken fortsetter å øke i alle landets kommuner.<sup>23</sup>

### **Måloppnåelse**

I kapittel 6.3 Måloppnåelse står det under miljø (s. 147) «Transportetatenes prioritering av investeringer vil i liten grad påvirke klimagassutslippene», og i tabell 6.4 (s.149) vurderes måloppnåelsen for reduksjon av klimagassutslipp som negativ. Natur og Ungdom mener det er svært alvorlig, og oppfatter at fagetatenes prioriteringer faktisk vil øke klimagassutslippene fra transportsektoren, med den kraftige nedprioriteringen av jernbane og tilretteleggingen for økt vei- og flytrafikk.

Videre kommenterer fagetatene at «måloppfyllelse krever også andre tiltak enn de etatene rår over». Selvfølgelig må flere tiltak settes i verk enn de etatene rår over hvis vi skal redusere klimagassutslippene, og det trengs engasjement og handling også fra regionale og lokale myndigheter, samt private aktører. For alle etappemålene innenfor miljø er det tatt utgangspunkt i at det gjennomføres tiltak utenfor transportetatenes myndighetsområder. Natur og Ungdom er enig i at dette må gjøres, men vi stiller oss undrende til at det samtidig ikke vurderes hvilke konsekvenser for eksempel økt

<sup>23</sup> Statistisk Sentralbyrå [ssb.no/klimagassr](http://ssb.no/klimagassr)

framkommelighet vil få gjennom endringene i arealbruk som erfaringsvis følger med.

Natur og Ungdom mener at utsagnene fra fagetatene er ansvarsfraskrivelse. FNs klimapanel sier at vi er nødt til å kutte de utslippene våre med opp mot 85 prosent innen 2050. Hvis klimapanelets verste scenario skal unngås, kan vi ikke la de globale utslippene øke etter 2015. Vi er nødt til å gå foran og kutte i egne utslipp, og da kan vi ikke la være å kutte i de sektorene som står for de høyeste utslippene. Det er ikke akseptabelt at fagetatene, eller politikerne, prioriterer investeringer som «i liten grad vil påvirke klimagassutslippene», eller til og med øke dem, når det er så viktig å redusere utslippene.

## 5. Strategier for transportmiddelfordeling

Et godt kollektivtilbud, god tilrettelegging for sykling og gange i byer og tettsteder og overføring av gods fra vei til sjø og bane er viktige strategier i regjeringens politikk for å redusere miljøproblemene fra transport. I innledningen til planforslagets kapittel 8 står det: «Det må bli lønnsomt å velge kollektive løsninger for jobb- og fritidsreiser, og det må bli mer attraktivt å gå eller sykle til jobb og skole.»

Reisetid er ofte det mest avgjørende for folks valg av transportmiddel. Derfor må de miljøvennlige transportmidlene til enhver tid være de mest attraktive, med kort reisetid og hyppige avganger. Natur og Ungdom mener strategien for transportmiddelomfordeling må gjøres klarere ved at de miljøvennlige transportmidlene prioriteres framfor de forurensende. For eksempel vil stadige utbygginger av vegnettet i Østlandsområdet framfor en satsning på dobbeltspor på jernbanen føre til at bilen blir et stadig mer attraktivt framkomstmiddel enn toget på strekningene.

## 6. Oppsummering av Natur og Ungdoms krav

- Etappemålet må være at utslippene ved utgangen av NTP-perioden ikke overstiger 8,5 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.
- Redusert fart og redusert trafikk må brukes som virkemidler for å redusere klimagassutslipp, luftforurensning og støy. Ingen veier skal ha fartsgrense over 90 km/t.
- Det er nødvendig med en storsatsning på jernbane og målrettede trafiksikkerhetstiltak, framfor økt vegtrafikk, for å redusere antall ulykker.
  - Sammenhengende utbygging av moderne dobbeltspor mellom Lillehammer og Skien, og Oslo-Halden innen 2015.
  - Dobbeltspor på hele strekningen Bergen-Arna i løpet av planperioden.
  - Fram til 2020 må det ikke gjennomføres store vegutvidelser som vil legge til rette for økt trafikkvekst på vei. I stedet må de planlagte midlene brukes på trafiksikkerhetstiltak på de strekningene der dette er nødvendig.
  - Det må settes av midler til å bygge midtrekkverk på de strekningene på til sammen 500 km som Statens vegvesen plukket ut i 2004.
- Det må gjennomføres en grundig konsekvensanalyse av de indirekte virkningene vegbygging har på naturinngrep og beslag av matjord.
- Dersom et aktuelt prosjekt omfatter omdisponering av verdifulle landbruksarealer, skal det utarbeides forslag til alternative traseer, som minimerer tapet av matjord.

- Det må være uaktuelt å øke kapasiteten på flyplassene i Norge. Dette innebærer å ikke båndlegge arealer til utbygging av nye rullebaner.
- Kollektivtransporten må utgjøre hovedandelen av transporten til de største lufthavnene. Dette krever begrensning av biltrafikken.
- Potten i belønningsordningen holdes på minst 500 millioner kroner hele NTP-perioden, og økes til 800 millioner i takt med gjennomførte tiltak.
- Det må øremerkes midler til planlegging og regulering av kollektivfelt, sykkelfelt og gang- og sykkelveier.
- 60 prosent rabatt på enkelt- og periodebilletter for ungdom i hele Norge.
- En sterkere satsning på den miljøvennlige og helsebringende sykkeltrafikken.