



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

02.05.2008

## **Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.**

### **Innspill fra Framtiden i våre hender**

Trusselen om menneskeskapte klimaendringer har for alvor gått opp for det norske folk – og for det norske Storting, etter at grunnlaget for arbeidet med NTP 2010-2019 ble lagt. Vi mener at behovet for å være føre var i forhold til klimaendringene tilsier at det gjøres en omfattende og grunnleggende omprioritering mellom satsing på de ulike transportformene. Det må også omprioriteres innenfor den enkelte sektor. Det betyr at satsingen på jernbane, godstransport til sjøs og landbasert kollektivtransport økes kraftig, mens all planlagt kapasitetsøkning i vei- og flytransporten skrinlegges.

### **Stopp veksten i flytrafikken gjennom kapasitetsbegrensninger**

Det skrives i innledningskapittelet av planforslaget at det er viktig å få en politisk avklaring på hva som er ønskelig langsiktig utvikling av flytrafikken (s. 10 i sammendraget). Dette støtter vi. Denne politiske avklaringen må konkludere med at grunnet truslene fra sannsynlige alvorlige menneskeskapte klimaendringer, er det ikke ønskelig med en trafikkvekst i tråd med prognosene (2,8 prosent årlig).

### **Omfanget av flytrafikken bør ikke øke.**

I rapporten "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart"<sup>1</sup>, (som det henvises til i NTP) står det at målet for luftfarten frem mot 2020 er nullvekst i utslipp av klimagasser, selv med betydelig trafikkvekst (vekst i antall passasjerkilometer på 75 prosent). Basert på tidligere erfaringer er dette urealistisk. Dessuten er prognosene høyst usikre: Veksten i flytrafikken de siste årene være mye høyere enn prognosene. Men det er selvsagt positivt hvis bransjen har rett i at det er mulig å ta tekniske grep som monner. Gevinsten blir imidlertid mye større hvis miljøforbedringer ikke spises opp av trafikkvekst. Målet må være at klimagassutslippene fra flytrafikken totalt skal ned. FNs klimapanel anbefaler at verdens totale klimagassutslipp bør ha nådd toppen i 2015. I den grad man skal ha vekst i klimagassutslipp, bør disse framover komme fra fattige land. Norge bør redusere sine klimagassutslipp kraftig.

Vi mener en slik politisk avklaring ikke ville virke særlig dramatisk med dagens kunnskaper om klimatrusselen, med kunnskapen om de store klimagassutslippene knyttet til flytrafikk<sup>2</sup>, samt med kunnskapen om at nordmenn allerede flyr langt mer

<sup>1</sup>[www.avinor.no/avinor/presesenter/\\_nyhetsarkiv?portlet\\_3\\_1\\_actionOverride=details&id=tcm:181-46577](http://www.avinor.no/avinor/presesenter/_nyhetsarkiv?portlet_3_1_actionOverride=details&id=tcm:181-46577)

<sup>2</sup> Mange prøver å legitimere fortsatt vekst i flytrafikken ved å vise til at flytrafikken bare står for 2 prosent av de norske klimagassutslippene. Framtiden i våre hender har på sin side stadig framhevet at det er store deler av nordmenns flyreiser som ikke kommer med i SSB sitt utslippsregnskap. Dette blir bekreftet i rapporten "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart" der



enn de fleste<sup>3</sup>. Dersom en slik avklaring kommer samtidig med en varslet satsing på høyhastighetstog vil folk være mer positive.

Dette betyr at Framtiden i våre hender *går imot all kapasitetsutvidelse* for norsk flytrafikk

- Vi er mot sikring av arealer til en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen gjennom en rikspolitisk bestemmelse (s. 42), slik det argumenteres for i planforslaget.
- Vi er mot bygging av Terminal 2 på Gardermoen
- For at ikke trafikken bare skal flytte seg til andre flyplasser, bør det ikke gies tillatelse til utvidelser på andre lufthavner og det bør heller ikke gis tillatelse til bygging av nye lufthavner.
- Sikkerhet og vedlikehold bør stå i fokus.

#### **Andre virkemidler for å stanse veksten i flytrafikken**

- Like konkurransevilkår. Vi støtter NTP (s. 41) om at Sandefjord lufthavn og Torp ikke bør stå fritt til å fastsette avgiftene. Dette medfører prispress, og gir alt for billige flybilletter.
- Legg ned noen flyplasser. På Vestlandet og i Nord-Norge har hele to tredeler av befolkningen tilgang til en lufthavn innenfor en halvtimes reise (s.132). Det bør foretas en gjennomgang av det norske flyplasstilbudet med tanke på å legge ned noen flyplasser. På steder hvor flyplassene legges ned, må det komme på plass andre kollektive tilbud .
- Fjern støtte til flyruter i Sør-Norge. Staten kjøper innenlandske flyrutetjenester (i 2008 er budsjettet på ca 500 mill. kr) som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Slike subsidier til flytrafikken mener vi på et prinsipielt grunnlag bør vekk, og mener de i første omgang bør fjernes i Sør-Norge der alternativene i form av kollektive reisetilbud på bakken er flere.

#### **En moderne jernbane for et godt miljø og et godt samfunn**

Skal Stortingets målsetninger om reduserte klimagassutslipp og redusert lokal luftforurensing og støy nås, må det gjøres radikale grep i jernbanepolitikken – både i forhold til å øke bevilgningene og i forhold til oppdatering og tilpasning av planene. Dette, inkludert en satsing på høyhastighetstog, må til for å få en nødvendig overgang fra fly og bil til tog. Vi anbefaler også en mer konsentrert satsing, slik at det enkelte prosjekt blir raskere ferdig, og man raskere får realisert de positive effektene av utbyggingene.

Sammenlignet med annen trafikk, er jernbane mer energieffektivt, trafikksikkert og gir mindre støy og luftforurensing. Framtiden i våre hender vil at det skal bygges ut en moderne jernbane i Norge, som kan erstatte store deler av flytrafikken mellom de store

---

Avinor med TØIs og Ciceros hjelp har kommet fram til at utslippene fra nordmenns flyreiser (hvis man tar med flyreiser som nordmenn foretar i utlandet) er på 3, 4 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Cicero har konstatert at for å finne den totale klimaeffekten bør CO<sub>2</sub>-utslippene fra fly multipliseres med en faktor 1,8. Det betyr at klimapåvirkningen fra nordmenns flyreiser nå har blitt omtrent like store som klimapåvirkningen fra den norske personbilparken.

<sup>3</sup> Vi flyr desidert mest innenriks i Europa, tre ganger mer enn svenskene og fire ganger mer enn finnene, som også bor i langstrakte land. Den store majoriteten av jordens befolkning har aldri sittet i et fly. Kilde: Air Transport Dependence in European Countries, Cranfield University 2006. På oppdrag fra Avinor.



byene i Sør-Norge, og eliminere behovet for utbygging av nye fire- og seksfelts motorveier.

### **Vedlikeholdsetterslep**

Mange års underfinansiering av norsk jernbane gjør at denne i dag lider under et betydelig vedlikeholdsetterslep. Dette har blant annet resultert i en uakseptabelt dårlig regularitet – slik man har sett på Østlandet den siste tiden. Hastighetsbegrensninger til under hastighetene banene er bygget for, er andre uheldige resultater. Bevilgningene til vedlikehold bør følgelig økes kraftig – både for å bedre regularitet, for sikkerhetens del og for å sikre at man i alle fall tar ut hastighetspotensialet i banene.

- Framtiden i våre hender mener at bevilgningene til vedlikehold av jernbanens infrastruktur må økes kraftig.

### **Behov for fornyelse av infrastrukturen**

Mye av den tekniske infrastrukturen nærmer seg, eller har passert, sin tekniske levetid. Det holder ikke med vedlikehold av dette. Det må skiftes ut, og da med løsninger som er oppdaterte, teknologisk sett. Det har vært, er og kommer en betydelig teknologisk utvikling innenfor jernbanens infrastruktur i Europa. Det er viktig at norsk jernbane holder følge med denne teknologiske utviklingen og det europeiske standardiseringsarbeidet som foregår – inkludert satsingen på et transeuropeisk jernbanesystem for høyhastighetstog. Dette både for et mer konkurransedyktig og sikkert togtilbud i Norge, og for å tilrettelegge for grensekryssende togtransporter av passasjerer og gods.

- Framtiden i våre hender mener at bevilgningene til fornyelse av jernbanens infrastruktur må økes kraftig, og at denne infrastrukturen bør tilpasses framtidig trafikk med høyhastighets togmateriell – slik at eksisterende baner kan kobles sammen med nye, kommende høyhastighetslinjer.

### **Forsering av utbyggingsprosjekter**

Skal jernbanen ha håp om å ta markedsandeler fra biltrafikken, må utbyggingen forseres kraftig. Derfor må jernbanens andel av samferdselsbevilgningene økes. Samtidig må planene tilpasses slik at de nye og oppgraderte strekningene kan trafikkeres av framtidig høyhastighetsmateriell uten unødige forsinkelser og hastighetsbegrensninger. Vi minner om at Norge har innkorporert EU Direktiv 96/48/EF av 23.juli 1996 om *Samtrafikkevnen i det europeiske jernbanesystem for høyhastighetstog i norsk lovverk*<sup>4</sup>. Høyhastighetsjernbane defineres i følge norske forskrifter følgelig som nybygde linjer for minimum 250 km/t, eller oppgraderte linjer for minimum 200 km/t. I dag er det slik at både mange nybygg og oppgraderinger er langt fra å tilfredstille disse kravene. Vi mener kravene kan innfris uten urimelige kostnadsøkninger – og at slike modifiseringer vil være nyttige.

- Framtiden i våre hender mener bevilgningene til jernbaneutbygging bør økes kraftig, og at foreliggende og nye planer bør tilpasses, slik at de er klargjort for en framtidig sammenkobling med nybygde høyhastighetslinjer.

### **Planlegging for høyhastighetstog**

---

<sup>4</sup> Lovdata 2007: Forskrift om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (høyhastighetsforskriften). [www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20060410-0410.html](http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20060410-0410.html) Se spesielt vedlegg 1



Framtiden i våre hender vil at det skal bygges ut en moderne jernbane i Norge, som kan erstatte store deler av flytrafikken mellom de store byene i Sør-Norge, og eliminere behovet for utbygging av nye fire- og seksfelts motorveier.

Vi viser til NTP-forslagets side 59, hvor det refereres Jernbaneverkets konklusjon om "interessante muligheter for å utvikle høyhastighetsbaner i Norge", og at "Jernbaneverket vil anbefale å gjennomføre mer detaljerte studier av driftskonsept, kapasitetsstudier og langsiktig behov for integrering av høyhastighet i intercity-området". Vi viser til at Norsk Bane AS langt på vei allerede har gjennomført denne typen studier. Norsk Bane har inngått samarbeid med Deutsche Bahn International om å utrede spørsmålene videre. Første prosjektfase konkluderer svært positivt, og gir grunnlag for videre arbeid. Her henviser vi for øvrig til våre kommentarer til Jernbaneverkets høyhastighetsutredning av november 2007<sup>5</sup>.

Høyhastighetsjernbane er et transportsystem i kraftig vekst i Europa og Asia. Nye linjer planlegges i Sverige, USA, Sør-Amerika og Nord-Afrika. Norge har et bosettings- og reisemønster som er bedre egnet for moderne jernbane enn for firefelts motorveier. Norge har høy befolkningskonsentrasjon i byområdene, og høy reiseaktivitet mellom disse, primært med fly over tynt befolkede områder mellom byene. Dette er viktige momenter å ta hensyn til.

- Framtiden i våre hender anbefaler at man setter i gang planarbeid og detaljutredninger for bygging av høyhastighetsjernbaner i Norge, og at man benytter seg av viktige norske og internasjonale kompetansemiljø i dette arbeidet. Dette gjelder både de som har jobbet lenge med planlegging av høyhastighetsjernbane i Norge, og de som har betydelig erfaring med utbygging og drift av slike i utlandet.

### **Mer gods fra vei til bane**

Det er svært viktig, både for miljø og trafikksikkerhet å få flyttet mer av godstransporten over fra vei til bane. Vi viser til de planlagte tiltakene for økt kapasitet for godstransport, og anbefaler at disse realiseres raskt. Vi anbefaler i tillegg at man ser på mulighetene for synergieffekter med høyhastighetssatsing i fht. godstrafikken.

- Framtiden i våre hender ber om en kraftig økt satsing på godstrafikk på jernbane.

### **Andre viktige elementer:**

#### **Mer gods fra vei til sjø**

- Framtiden i våre hender anbefaler en kraftig økt satsing på overføring av gods fra vei til energieffektiv sjøtransport, og bedre tilrettelegging i fht. samordning med godstransport på jernbane.

#### **Tryggere veier, ikke økt veikapasitet**

Økt biltrafikk kan ikke aksepteres om vi skal klare å nå de nødvendige miljømål. Mer vei gir mer biltrafikk, og mer biltrafikk gir mer forurensing. Derfor sier vi nei til veiprosjekter som innebærer kapasitetsutvidelser, og godtar isteden kun kollektivtiltak,

---

<sup>5</sup> <http://framtiden.no/200711302166/horingsnotater/klima/synspunkter-til-jernbaneverket-pa-hoyhastighetsutredningen.html>



vedlikehold og sikkerhetsarbeid, som ikke innebærer kapasitetsutvidelser for privatbiler og godstransport på veien.

- Framtiden i våre hender mener alle planlagte veiprojekter som innebærer utvidelse av kapasiteten – eksempelvis fra to til fire felt, må skrinlegges. Pengene overføres isteden til framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, bedre vedlikehold, etablering av midtdele, rassikring og annet sikkerhetsarbeid som ikke innebærer utvidelse av kapasiteten for privatbiler og godstrafikk på vei.

### **Mer kollektivtrafikk, mindre biltrafikk i byområdene**

Skal man klare å nå klimamålsetningene Stortinget har satt, er det betydelig behov for utbygging og kapasitetsutvidelser i kollektivtrafikken, spesielt i og rundt de store byene. Dette må kombineres med tiltak for redusert privatbilbruk. Veipricing er her ett av flere tiltak for finansiering av forsert kollektivutbygging. Man har i tillegg et betydelig etterslep i forhold til vedlikehold og behov for oppgradering av den eksisterende infrastrukturen for kollektivtrafikken. Eksempelvis investeres det nå milliarder i nye togsett til T-banen i Oslo, samtidig som man har et enormt vedlikeholdsetterslep og behov for oppgradering i skinnegang og signalanlegg. Denne dårlige infrastrukturen truer mulighetene til å ta ut skikkelige gevinster av investeringen i nye tog. I Bergen har man endelig startet utbyggingen av Bybanen. Her bør man snarest komme i gang med utbyggingen av de neste etappene i prosjektet, slik at man får økt nytteverdien enda mer.

- Framtiden i våre hender mener at det bør satses mye sterkere enn før på utbygging av kollektivtransporten i og rundt de store byene, og at dette må kombineres med sterkere tiltak mot privatbiltrafikken.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Sign.:

Arild Hermstad, daglig leder  
Guri Tajet, saksbehandler NTP  
Mekonnen Germiso, saksbehandler NTP