

Rapport 1/2007

Transportstrategi for miljø og næringsliv

Bidrag til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019



Forord

Denne rapporten er skrevet på oppdrag fra den tverretatlige styringsgruppa for [Nasjonal transportplan](#) (NTP) og er et innspill til de statlige transportetatenes og Avinors videre arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Bakerst i kapittel 2, 3, 4 og 5 oppsummerer vi Norges Naturvernforbunds hovedkrav, relatert til de temaene som drøftes.

Rapporten er ført i pennen av fagrådgiver Holger Schlaupitz, med bistand fra andre i Norges Naturvernforbund. Rapporten er supplert med ytterligere informasjon utover våren 2007. Elektronisk versjon ligger på www.naturvern.no/ntp1019/rapport1.

Vi vil takke følgende for hjelp og bidrag til rapporten: Statens vegvesen, Jernbaneverket, Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, Grønn Hverdag, Statistisk sentralbyrå, Transportøkonomisk institutt, Norsk Bane, Per Bruun-Lie

Som vedlegg til denne rapporten følger *Fellesinnspill til Nasjonal transportplan 2010–2019*, som Transportbrukernes Fellesorganisasjon, Trygg Trafikk og Norges Naturvernforbund har skrevet sammen. Takk til Kjetil Tvedt og Tori Grytli for fruktbart samarbeid. Vi understreker at rapportens hoveddel (kapittel 1–5) er Norges Naturvernforbunds eget verk.

Forsidefoto: Rune Fossum / Jernbaneverket

ISBN: 978-82-7478-258-7

ISSN: 0807-0946

Oslo, 2.2.2007 (første utgave) / 21.6.2007 (revidert utgave)

Norges Naturvernforbund

Postboks 342 Sentrum

0101 Oslo

Tlf. 23 10 96 10

E-post: naturvern@naturvern.no

www.naturvern.no



"Gåbuss" (se side 15) i Fredrikstad.
Foto: Tonje Holter, Fredriksstad Blad

Innhold

1 Innledning	4
1.1 Bakgrunn for denne rapporten.....	4
1.2 Forutsigbarhet som ny ledestjerne.....	5
1.3 Mål for NTP.....	6
1.4 Viktige utfordringer og nødvendig tiltak.....	8
2 Gange, sykling og kollektivtransport	10
2.1 Arealpolitikken – lokalt ansvar, men global betydning.....	10
2.2 Sykkel og gange er undervurderte transportformer.....	11
2.3 Kollektivtransporten er viktig – sammen med andre tiltak.....	16
2.4 Still miljøkrav i anbudsprosessene.....	20
2.5 Norges Naturvernforbunds hovedkrav.....	20
3 Effektive, miljøriktige og sikre godstransporter	21
3.1 Grunnlaget for omfordeling av godstransportarbeidet.....	21
3.2 Generelle tiltak for å få mer gods fra veg til sjø og bane.....	22
3.3 Gods fra veg til sjø.....	24
3.4 Gods fra veg til bane.....	26
3.5 Lengre og tyngre vogntog – feil medisin.....	28
3.6 Norges Naturvernforbunds hovedkrav.....	30
4 Infrastrukturen – til glede og besvær	31
4.1 Infrastrukturpolitikken – må ses i sammenheng og være robust.....	31
4.2 Vegbygging gir store inngrep og bidrar til trafikkvekst.....	31
4.3 Vegnormalene – brekkstang for dårlige løsninger?.....	36
4.4 Fartsgrenser – viktig for trafikksikkerhet og miljø.....	38
4.5 Vegpolitikken – bra nok for næringslivet?.....	38
4.6 Jernbanen – for både person- og godstransport.....	39
4.7 Nei til ny infrastruktur som legger til rette for økt flytrafikk	41
4.8 Kvalitetssikring i tidlig fase (KS1).....	42
4.9 Norges Naturvernforbunds hovedkrav.....	43
5 Økonomiske og administrative virkemidler	44
5.1 Sterkere virkemidler i arealpolitikken må på plass.....	44
5.2 Strengere parkeringspolitikk er nødvendig.....	45
5.3 Vegprising gir mindre kø og bedre miljø.....	47
5.4 Andre økonomiske og administrative virkemidler.....	48
5.5 NTP og sektorvise klimahandlingsplaner.....	51
5.6 Norges Naturvernforbunds hovedkrav.....	51
Vedlegg: Fellesinnspill til Nasjonal transportplan 2010–2019	

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for denne rapporten

Norges Naturvernforbund har som formål å arbeide for å verne naturen og sikre livsmiljøet slik at menneskelig virksomhet ikke overskrider naturens tålegrenser.

Transportsektoren gir spesielle utfordringer. Den er en del av og en forutsetning for et globalisert næringsliv, i tillegg til at den omfatter en stadig økende ferie- og fritidstrafikk. Transportsektoren berører de fleste miljøutfordringene: klimagassutslipp og energibruk, luftforurensing og støy, arealnedbygging og biologisk mangfold m.m.¹ Om lag en firedel av Norges klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, og sektorens utslipp øker. Vegtrafikken er den dominerende kilden til lokal luftforurensing, som påfører samfunnet store kostnader og framskynder dødsfall.²

Nesten halvparten av Norges utslipp av nitrogenoksider (NO_x) kommer fra transport. Og mer enn tre firedeler av støyplagen kan knyttes til vegtrafikken. Stadig mer areal bygges ned til samferdselsformål, deriblant naturområder, flotte kulturlandskap og verdifull matjord. Situasjonen er spesielt vanskelig fordi trafikken vokser. Dette skjer samtidig som de negative effektene, som klimatrusselen og lokal forurensing, heldigvis får større oppmerksomhet. Parallelt med utgivelsen av denne rapporten har [FNs klimapanel](#) lagt fram informasjon som grundig dokumenterer alvoret i klimændringene.

Arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 tar utgangspunkt i fire hovedmål om framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle. Målet om framkommelighet begrunnes i stor grad med næringslivets behov og kan i flere tilfeller komme i konflikt med ulike miljømål og samfunnsøkonomisk nytte. I denne rapporten vil vi peke på løsninger for næringslivet som i mindre grad kommer i konflikt med miljømålet, samtidig som vi drøfter viktige forhold som må synliggjøres når framkommelighet og miljø settes opp mot hverandre. Vi mener at konfliktnivået kan reduseres – og at vi kan få til større måloppnåelse på flere samfunns mål – når flere virkemidler drøftes enn de som tradisjonelt er med i NTP. Det betyr at NTP i mindre grad må ha fokus på utbygging av infrastrukturen, men i større grad se på helheten i transportsystemet og virkemidler som påvirker dette. Neste NTP må i nasjonal målestokk baseres på systemtenking.

I NTP-sammenheng foreligger det et dokument som på en god måte illustrerer systemtenking, nemlig NTP-dokumentet [En strategi for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016](#) fra 2003. Dokumentet lister opp anslag på virkninger og kostnader og viser at det er mulig å nå målet med økt innsats fra flere aktører. Dette dokumentet kan tjene som forbilde for den kommende transportplanen ved at den er tydelig på beskrive problemene og løsningene, etablerer kronologiske delmål og plassere ansvar også utenfor direktoratets/sektorens ansvarsområde.

Denne rapporten setter søkelyset på grep som bør innarbeides i NTP, som gagnar både miljøet, næringslivet og ønsket om økt trafikksikkerhet. På flere områder kan det oppnås vinn-vinn-situasjoner for samfunnet. Det være seg i form av færre biler i

¹ Aktuelle kilder er www.ssb.no og www.miljostatus.no.

² Rapporten [Luftforurensninger – effekter og verdier \(LEVE\): Helseeffekter og samfunnsøkonomiske kostnader av luftforurensning](#) fra Statens forurensningstilsyn (SFT) i 2000 analyserer situasjonen på midten av 90-tallet og konkluderer med at luftforurensing påfører det norske samfunnet kostnader på mellom 2,6 og 28 milliarder 1997-kroner årlig. I tillegg framskyndes flere hundre dødsfall årlig som følge av dårlig luft.

byene, som gir et bedre miljø og bedre framkommelighet for næringstransporter, eller gjennom at mer gange og sykling kan gi store positive helseeffekter – eller fordi redusert vegtrafikk og mer gods på sjø og bane ikke bare gir miljøfordeler, men også trafikksikkerhetsgevinster. For å bli et redskap for måloppnåelse må NTP inkludere flere virkemidler enn de som er underlagt Samferdselsdepartementet (SD) og Fiskeri- og kystdepartementet (FKD), bl.a. skatter, avgifter, infrastruktur for nye drivstofftyper og tilsynsorganenes innsats, f.eks. politiet.

Transportetatene³ har et stort miljøansvar i samferdselssektoren, både gjennom å være langtidsplanleggere og leverandører av grunnlagsmateriale for NTP, som sektoransvarlige og i egenskap av å drive betydelig virksomhet. Vi ønsker å vise til det svenske vegvesenet, Vägverket, som bl.a. har sin egen [Klimatstrategi för vägtransportsektorn](#). Norges Naturvernforbund forventer at transportetatenes arbeid med NTP og øvrig aktivitet gjennomføres av systemtenking, der helhetlige grep for å nå miljø- og andre samfunns mål får en sentral plass.

Denne rapporten er primært et innspill til arbeidet med NTP 2010–2019, men den inneholder også anbefalinger av mer langsiktig karakter, som kan være aktuelle i en eventuell NTP 2014–2023. Vi forsøker å gjøre anbefalingene konkrete, med relevans for dagens ansvarsfordeling, men også med perspektiv på større tverrsektoriell samordning.

1.2 Forutsigbarhet som ny ledestjerne

Økt fokus på forutsigbarhet er et viktig moment i en politikk som leder til en større helhetlig måloppnåelse. Forutsigbarhet må erstatte framkommelighet som transportpolitisk ledestjerne.

Forutsigbarhet og "just-in-time"-prinsippet for levering av varer er viktige forutsetninger for næringslivets transport. For en frossen vare eller et teknologisk produkt er transporttid av mindre betydning; det viktigste er å levere som avtalt. Vi må erkjenne at Norge uansett har et avstandshandikap i forhold til mer sentrale land, som ligger nærmere de store markedene i Europa – og at de fleste land også fornyer sin infrastruktur.

Større forutsigbarhet i leveransene er bra for næringsliv, miljø og trafikksikkerhet. Det kan eksempelvis dempe aggressiv kjøring, noe som gir lavere kostnader og mindre drivstofforbruk og utslipp. Økt forutsigbarhet gir også økt trafikksikkerhet, for både person- og varetransport. Uforutsette hendelser kan skape stress – som igjen kan gi økt trafikksikkerhetsrisiko.

Rapporten [The Stern Review on the Economics of Climate Change](#), skrevet av Sir Nicholas Stern på oppdrag fra britiske myndigheter, konkluderer med at kostnadene av klimaendringene vil bli på i størrelsesorden 5–20 prosent av globalt BNP dersom vi ikke iverksetter nye tiltak. Ifølge [FNs klimapanelers tredje delrapport](#) fra 2007 vil det koste mindre enn 3 prosent av globalt BNP i 2030 å iverksette tiltak som hindrer at klodens gjennomsnittstemperatur øker med mer enn 2,0–2,8°C. Det er med andre ord langt billigere å gjennomføre utslippsreduksjoner enn å tilpasse seg klimaendringene, som høyst sannsynlig vil gi katastrofale følger for kloden. Næringslivet bør derfor ha en sterk egeninteresse i å bidra til reduserte utslipp av klimagasser.

Og det er i hovedsak transportsektoren sammen med petroleumssektoren som øker Norges klimagassutslipp. NTP må bidra til å snu utslippsveksten til betydelige

³ Når vi bruker ordet *transportetatene* i denne rapporten, mener vi også Avinor.

utslippsreduksjoner. Det må etableres troverdige og fungerende virkemidler som skaper en forutsigbarhet for at resultatene oppnås. Langsiktighet og tydelighet i denne politikken er viktig for å få oppslutning om reduserte utslipp i transportsektoren, som har komplekse sammenhenger mellom årsaker og virkninger. Heldigvis har vi potensial for klimatiltak i transportsektoren med betydelige vinn-vinn-effekter og derfor stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet (se kapittel 5.5).

Transportpolitiske beslutninger har langsiktige effekter, særlig de som omhandler infrastruktur, som jo normalt skal fungere i mange tiår, kanskje hundreår. Infrastrukturen bidrar til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner og dermed utslipp av klimagasser og annen forurensing. Og siden dagens utslipp av CO₂ vil påvirke klimaet i 50–200 år framover, blir det ganske åpenbart at NTP må vurderes et i hundreårsperspektiv – og mer enn det.

Forutsigbarhet må løftes til å bli den overordnede visjonen for transportplanarbeidet. Det innebærer at staten får forutsigbarhet rundt framtidige behov for intelligente investeringer, vedlikehold og drift, klimatiltak etc., samtidig som det skapes forutsigbarhet for næringslivets kostnader.

1.3 Mål for NTP

I dokumentet [Supplerende retningslinjer om målstruktur for transportetatenes og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019](#) fra SD og FKD er følgende overordnet mål definert (punkt 2.1):

- *Å tilby et effektivt, tilgjengelig sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

I retningslinjene fra SD og FKD konkluderes det imidlertid før målet blir presentert, at "hovedutfordringen er å balansere målet om økt mobilitet mot de andre hensynene transportpolitikken skal ivareta". Men økt mobilitet inngår ikke i det overordnede målet for NTP-arbeidet, og vi kjenner ikke til at dette er noe samfunns mål som er definert andre steder. Økt mobilitet kan oppfattes som synonymt mer transport, noe som i så fall vil være et uakseptabelt mål. Vi må hindre at det oppstår ulike målforståelser mellom f.eks. transportetatene og allmennheten/politikerne. Vi vil sterkt anbefale at det blir uttrykt helt tydelig fra regjeringen at det ikke er en oppgave for NTP å fremme økt veg- og flytrafikk.

I punkt 2.2 i retningslinjene om hovedmål og etappemål blir det presisert at det foreløpig legges opp til at etappemålene for sikkerhet kvantifiseres, mens de øvrige etappemålene angir retning. Å nøye seg med å definere en retning mener vi blir for svakt og uforpliktende.

Temaene for etappemål på miljøområdet er fornuftige. Men for å understreke betydningen av dem lister vi opp følgende eksisterende mål eller forpliktelser som må gi klare føringer for NTP-arbeidet:

- Utslipp av klimagasser: Målet om at klodens gjennomsnittstemperatur ikke skal øke med mer enn 2°C, må innfris (definert i [St.prp. nr. 1 \(2006–2007\)](#) for Miljøverndepartementet).⁴ Det ferske, norske klimamålet om 30 prosent

⁴ [FNs klimapanel](#) anslår at verdens klimagassutslipp med kuttes med 50–85 prosent innen 2050, i forhold til nivået i 2000, for at klodens gjennomsnittstemperatur ikke skal øke med mer enn 2,0–2,4°C over før-industrielt nivå. Skal alle land i verden få lov å slippe ut like mye per innbygger, betyr dette at Norge må redusere sine utslipp med ca. 70–90 prosent, forutsatt ingen befolkningsendring. Dersom ingen flere klimatiltak iverksettes, forventer FNs klimapanel at verdens klimagassutslipp vil øke med 25–90 prosent i perioden 2000–2030. Se også notatet [On the Risk of Overshooting 2°C](#) og nettstedet <http://cait.wri.org>.

kutt innen 2020 og 100 prosent kutt innen 2050 må gi klare føringer. [St.meld. nr. 15 \(2001–2002\) Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54 \(2000–2001\) Norsk klimapolitikk](#) slår for øvrig fast at: "Regjeringen vil føre en samferdselspolitikk som effektivt bidrar til å redusere klimagassutslippene fra sektoren."

- Langtransporterte luftforurensinger: Norges forpliktelser i henhold til [Göteborg-protokollen](#) må innfris.
- Lokal luftkvalitet: Mål for forbedret luftkvalitet må innfris (definert i [St.meld. nr. 21 \(2004–2005\) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand](#)).
- Støyplage: Nasjonalt støymål om 25 prosent redusert støynivå innen 2010 i forhold til 1999-nivå må innfris (definert i [St.meld. nr. 21 \(2004–2005\) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand](#)).
- Biologisk mangfold: Målet om at Norge skal stoppe tapet av det biologiske mangfoldet innen 2010, må innfris (definert i [St.meld. nr. 21 \(2004–2005\) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand](#)).
- Dyrka og dyrkbar mark: Landbruks- og matdepartementets mål fra 2004 om at nedbygging av dyrka og dyrkbar mark skal halveres innen 2010, må innfris.

Status er at Norge har økt sine [klimagassutslipp](#) med om lag 8 prosent i perioden 1990–2006 og bare oppnådd små reduksjoner i utslipp av [nitrogenoksider](#). [Støyplagen](#) har økt med 3 prosent i perioden 1999–2006, og det er vegtrafikken som bidrar til veksten.

For å redusere miljøulempene og innfri fastsatte miljømål er det nødvendig å iverksette tiltak på flere plan samtidig:

- Tiltak som reduserer det totale transportomfanget
- Tiltak som reduserer bruken av de mest miljøbelastende transportformene
- Tiltak som bidrar til energieffektivisering
- Tiltak som erstatter fossilt drivstoff med fornybar energi

På bakgrunn av nevnte mål bør NTP definere konkrete miljømål for transport i og til/fra Norge, som bør innfris tidlig i perioden 2010–2019, for å synliggjøre at det er viktig å komme i gang raskt og ikke skyve vanskelige grep til slutten av perioden. Vi presenterer følgende forslag til konkrete miljømål for transportsektoren, som må oppfylles innen 2015:

- Stoppe veksten i den totale transportmengden
- Doble gang- og sykkeltrafikkens andel av transporten
- Doble kollektivtransportens markedsandel
- Doble jernbanens markedsandel i godstransporten
- Øke sjøtransportens markedsandel med 10 prosentpoeng i godstransporten
- Redusere flytrafikken med 25 prosent
- Forbedre alle motoriserte transportformers energieffektivitet med 30 prosent, inkludert sparing gjennom energivennlig kjørestil (eco-driving)
- Øke markedsandelen for miljø- og klimavennlig drivstoff til 10 prosent samt øke bruken av nullutslippskjøretøy

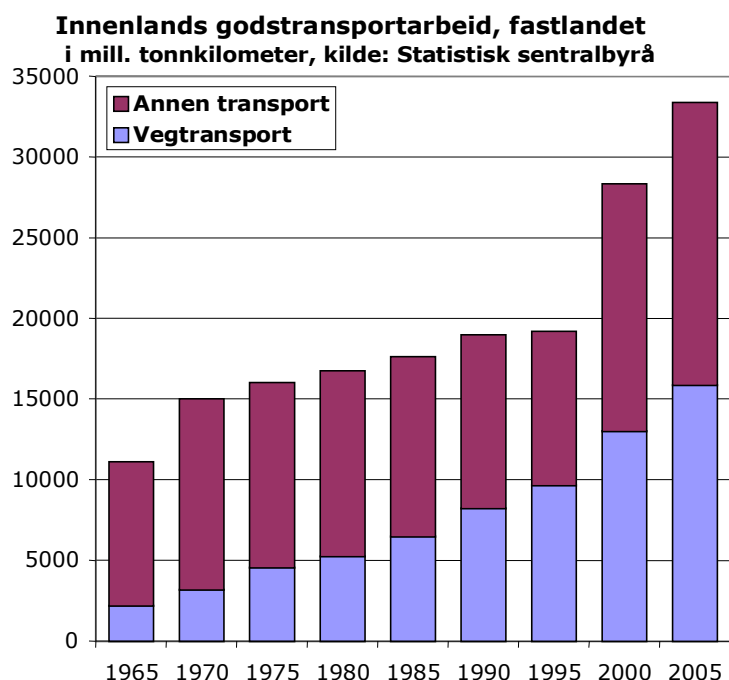
Det er verd å nevne at Sverige har fastsatt konkrete mål for transportsektoren, sist i proposisjonen [Moderna transporter](#) fra 2006. Ett delmål gjelder klimagasser og lyder slik: "Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå." Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) gjennomfører årlige studier for å se om det transportpolitiske målet og dets delmål blir fulgt opp.

1.4 Viktige utfordringer og nødvendig tiltak

All motorisert transport påfører miljøet ulemper – i større eller mindre grad. Derfor må et viktig mål være å minimere transportmengden. Trafikkveksten gjør at miljø-situasjonen forverres på flere viktige miljøområder, til tross for teknologiske forbedringer.

Transportplanarbeidet påvirker transportmengden gjennom skatter, avgifter, infrastrukturstandard etc., noe vi kommer grundigere tilbake til. Et viktig og anerkjent prinsipp i både Norge og EU er at forurenseren skal betale. Men mye av transportbehovet oppstår som følge av økonomisk aktivitet. Det er ikke mandat for denne rapporten å drøfte makroøkonomiske forhold som påvirker transportbehovet.⁵

Mye transport oppleves som unødvendig. Å kjøre bil for å levere barn i barnehage eller reise langt fordi nærbutikken er nedlagt, er noe mange kunne vært foruten. Dette minner oss om hvor viktig arealpolitikken er for å begrense behovet for transport.



Godstransportarbeidet, dvs. transportert mengde ganger distanse, er i rask vekst. Som figuren til venstre viser, var veksten i innenrikstransportmengden moderat i perioden 1970–1995, men desto kraftigere fra midten av 90-tallet. Innenriks gods-transportarbeid på veg har ifølge [Statistisk sentralbyrå](#) (SSB) økt med 627 prosent i perioden 1965–2005. Dette har gitt store utfordringer for samfunnet.

Dersom vi teoretisk sett ville greid å fjerne alle innenlandske lastebilurter som går på veg på distanser som er 200 km eller lengre – og

overføre transportmengdene til sjø og bane – ville reduksjonen på veg bare tilsvart den veksten i innenlands godstransportarbeid på veg som vi har opplevd fra ca. 1990 og fram til nå. Det betyr at vi vanskelig kan overse tiltak som bremser det totale transportomfanget, om vi skal greie å komme i mål på miljøområdet.

Stor trafikkvekst innen både person- og godstransport har resultert i at vegtrafikkens utslipp av klimagasser har økt med hele 30 prosent i perioden 1990–2006 og med om lag 18 prosent bare i perioden 2000–2006, ifølge [SSBs](#) foreløpige tall.

En annen transportform som vokser kraftig, er flytrafikken. Klimagassutslipp fra internasjonal flytrafikk til/fra EUs daværende 15 medlemsland økte med hele

⁵ Et annet eksempel på forhold som ikke drøftes i denne rapporten, er hva som skjer dersom mer energieffektive biler gir lavere transportkostnader. Vil de innsparte pengene da bli brukt på f.eks. flere og lengre ferie- og fritidsreiser med fly, som er svært lite bærekraftig? Da går vinninga opp i spinninga – og vel så det – i og med at flytrafikken bruker billig drivstoff som innsatsfaktor.

86 prosent i perioden 1990–2004, ifølge rapporten [Transport and environment: on the way to a new common transport policy](#) fra det europeiske miljøbyrået EEA. Prognosene viser fortsatt stor trafikkvekst. Stiftelsen Idébanken har i sin [uttalelse til Lavutslippsutvalgets rapport](#) gjort beregninger som viser at dersom norsk utenriks flytrafikk fortsetter å vokse så mye den har gjort i perioden 1990–2005, vil denne trafikken i løpet av 10–15 år bli Norges største kilde til utslipp av klimagasser, større enn både petroleumssektoren og industrien. Det betyr at næringslivet og andre sektorer må redusere sine utslipp enda mer for at vi skal greie de nødvendige utslippsreduksjonene, dersom flytrafikken skal få fortsette sin kraftige vekst.

Endringene i bilparken har dessverre i altfor liten grad bidratt til lavere klimagassutslipp. Motorene er blitt mer effektive; men til gjengjeld er bilene blitt større og mer velutstyrt, noe som trekker i motsatt retning. Men for utslipp av lokal luftforurensing har teknologiforbedringer bidratt til betydelige forbedringer.

Et godt eksempel på at endringer i bilparken kan slå ut forskjellig i forhold til ulike miljøparametre, er økt bruk av dieselmotorene. Dieselmotorene har en bedre virkningsgrad og bidrar dermed til lavere klimagassutslipp for en gitt bilmodell. Men utslipp av helseskadelig luftforurensing er fortsatt større enn for bensinbiler.

Arealkonfliktene fra transport kan vanskelig dempes vesentlig som følge av teknologiforbedringer, i hvert fall ikke dersom trafikken fortsatt skal domineres av individuelle transportformer.

I forbindelse med lansering av EEA-rapporten [Transport and Environment: on the way to a new common transport policy](#) uttrykte [miljøbyrået](#) tydelig at tekniske framskritt er svært viktige, men at vi ikke kan fornye oss ut av transportsektorens utslippsproblemer. Den europeiske transportpolitikken må gripe fatt i den økende etterspørselen etter transport.

Norges Naturvernforbund konkluderer med at det er viktig å både redusere transportmengden, utnytte transportmidlene bedre, flytte transport fra de mer miljøbelastende til de mindre miljøbelastende transportformene samt ta i bruk bedre teknologi. De miljømessige gevinstene som oppnås av teknologiforbedringer, må ikke spises opp av trafikkvekst. Til det er miljøsituasjonen altfor kritisk. Og det er ikke bare miljøet som vil vinne på en slik politikk. Vegene blir tryggere når transportmengden reduseres – og når gods flyttes fra veg til sjø og bane. Næringslivet kan også oppnå kostnadsbesparelser, både direkte og gjennom mindre køer.

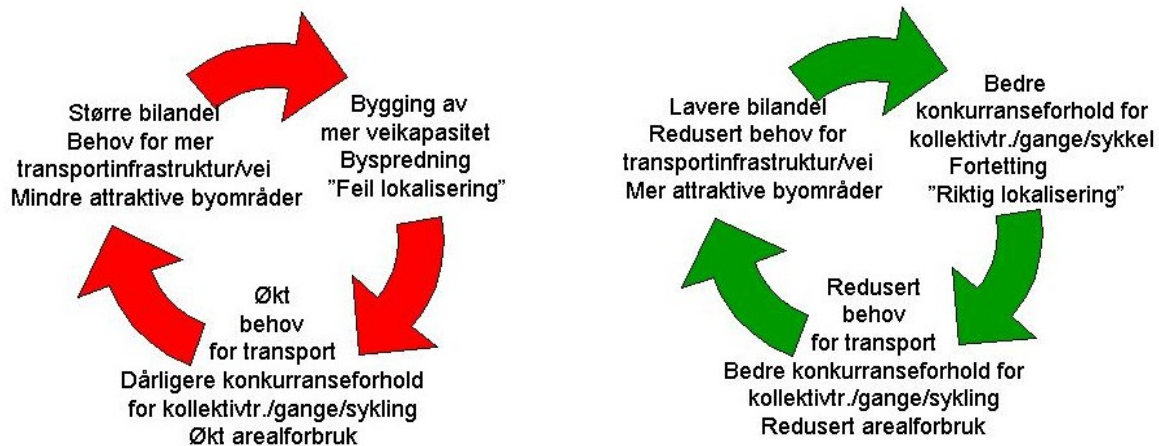
De viktigste utfordringene burde være kjent, men vi gjentar likevel at NTP må bidra til å:

- stoppe veksten i transportomfanget, bl.a. gjennom areal- og infrastrukturpolitikken, riktigere priser på transport og teknologiske løsninger som øker fyllingsgraden til transportmidlene, noe som gir færre kjøretøy på vegene
- øke bruken av gange og sykling på bekostning av bilbruk
- øke bruken av kollektivtransport, særlig som erstatning for matpakkebilisme
- redusere flytrafikken, bl.a. gjennom økte miljøavgifter, større jernbanesatsing og aktiv bruk av videokonferanser
- flytte godstrafikk fra veg til sjø og bane
- stimulere til teknologiforbedringer og bruk av alternative drivstoff som gir miljøgevinster uten at det oppstår vesentlige forverringer på andre miljøområder

2 Gange, sykling og kollektivtransport

I dette kapitlet omtaler vi muligheter for redusert bilbruk gjennom bedre arealplanlegging og satsing på gang-, sykkel- og kollektivtransport. Spørsmålet om hvordan vegbygging påvirker trafikkmengden, drøftes i kapittel 4. Flere økonomiske og administrative virkemidler, bl.a. vegprising, er omtalt i kapittel 5.

Som en start på dette kapitlet presenterer vi to figurer, som illustrerer utfordringene i transportplanarbeidet. Figuren til venstre representerer en ond sirkel, mens den til høyre er en god sirkel, som NTP må bidra til å bygge opp under. Figurene er stilt til disposisjon av forsker Aud Tennøy ved Transportøkonomisk institutt.



2.1 Arealpolitikken – lokalt ansvar, men global betydning

Akershus-innbyggerne er norgesmestrene i bilkjøring. De kjører 23 prosent mer bil per innbygger enn gjennomsnittsnordmannen, 54 prosent mer enn en osloborger og 47 prosent mer enn en gjennomsnittlig finnmarking.⁶ Lange avstander mellom jobb og arbeid pga. mye Oslo-pendling og mange aktivitetsmuligheter bidrar til at innbyggerne i Akershus reiser mye. Etter Akershus følger Hedmark, Buskerud og Oppland på bilkjøringstoppen. Minst bilkjøring per person er det innbyggerne i Oslo, Finnmark, Troms, Rogaland, Nordland og Sogn og Fjordane som står for.

Arealpolitikken påvirker avstandene mellom hjem, arbeid/skole, barnehage, butikker og andre gjøremål, noe som igjen har innvirkning på det totale transportomfanget. Arealpolitikken påvirker også hvor attraktivt det er å gå, sykle eller reise kollektivt. Og den påvirker mulighetene for å tilby attraktiv og miljøeffektiv kollektivtransport.

Ifølge TØI-rapport 677/2003 [Byreiser](#) kan en tett bystruktur, med mange innbyggere per flateenhet, både redusere transportbehovet, virke begrensende på biltrafikken og gi grunnlag for bedre kollektivtilbud. Av de undersøkte byene i rapporten ser vi at bilandelen synker og kollektivandelen øker når byenes tetthet øker. Rapporten viser også at bilbruken i forstadskommunene er høy, men at Lillestrøm er et unntak. Stedet har kompakt bybebyggelse med god tilgang til ulike forretninger, samtidig som området har svært gode kollektivforbindelser til Oslo sentrum.

⁶ Vi har funnet gjennomsnittlig antall kjørte kilometer bil per innbygger i hvert fylke ved å bruke opplysninger om gjennomsnittlig antall kjørte kilometer for personbiler inkl. stasjonsvogner fra reisevaneundersøkelsen for 2005 (RVU 2005), oppgitt av TØI. Tallet er multiplisert med antall registrerte personbiler i hvert fylke per 31. desember 2005 ifølge Statens vegvesens kjøretøystatistikk. Tallet er så dividert på antall innbyggere i hvert fylke per 1. januar 2006 ifølge Statistisk sentralbyrå.

I TØI-rapporten kan vi også lese følgende:

"Undersøkelsen viser at kollektivtrafikken er konkurransedyktig der den kan tilby god tilgjengelighet, og der det er problematisk å bruke bil, primært på grunn av dårlig tilgang på (gratis) parkeringsplasser. Det er bare for reiser til sentrum og de nærmeste områdene rundt at kollektivsystemet har en slik standard. Resultatet er at det kun er for reiser til sentrum at det er et vesentlig innslag av kollektivreiser."

For å oppnå relativt høye kollektivandeler, under nåværende forhold, antyder rapporten at arbeidsplassene bør ligge innen en sirkel på ca. 3 km fra sentrum i Oslo og ca. 1,5 km i Bergen og Trondheim. Ellers faller kollektivandelen til et nivå på under halvparten av nivået midt i sentrum.

Også rapporten [Kollektivtransport i nordiske byer](#) fra Urbanet Analyse viser klare sammenhenger mellom bystruktur og bilbruk. Dersom bolig- og arbeidsplassveksten kommer i form av fortetting, reduseres bilbruken per innbygger.

Lokale og regionale myndigheter har gjennom arealpolitikken et nøkkelansvar for at nasjonale miljømål – med globale konsekvenser – blir nådd. Men også næringslivet kan og må bidra, det være seg i form av lokalisering av arbeidsplasser slik at de ansatte ikke blir tvunget til å bruke bil. Eller i form av enkle grep som å etablere bedriftsbarnehage nær arbeidsplassen.

Det er verd å huske på at tiltak som reduserer behovet for transport, kan gi folk mer tid til å gjøre ting som de verdsetter høyere enn å forflytte seg. Det handler om å gjøre hverdagen enklere for folk.

I kapittel 5 omtaler vi flere aktuelle virkemidler for å oppnå en lokal arealpolitikk som bidrar til at nasjonale miljømål nås, bl.a. *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportpolitikk* og belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, som begge bør bli sterkere verktøy for å påvirke kommunene til å føre en trafikkreduserende politikk. Og ved tildeling av statlige investeringsmidler må nasjonale myndigheter stille strenge krav til kommunene i bl.a. arealpolitikken.

2.2 Sykkel og gange er undervurderte transportformer

Sykkelen er et miljøvennlig og helsebringende transportmiddel med mange vinn-vinn-effekter. Gange inngår som en del av alle reiser – i mer eller mindre grad. Kombinasjon av kollektivtransport og gange er for mange en naturlig reisemåte, og bedre tilrettelegging kan øke attraktiviteten på bekostning av bilbruk.

NTP-dokumentet [Nasjonal sykkelstrategi](#) fra 2003 viser at det er svært lønnsomt for samfunnet å investere i tiltak som øker sykkelbruken. Den danske rapporten [Cykling, motion, miljø og sundhed](#), som flere organisasjoner står bak, dokumenterer de store positive samfunns-effektene av sykling. Rapporten [CBA of Cykling](#) fra Nordisk Ministerråd konkluderer bl.a. med at det er viktig å inkludere helseeffektene i de samfunnsøkonomiske vurderingene av infrastruktur for sykling.

Til tross for stort potensial og høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det fortsatt lite oppmerksomhet på gange og sykling som transportformer. Ferdselelsen må i stor grad skje på bilenes premisser, noe som gir barrierer og tidstap. Det statlige etterslepet på investeringer i sykkelveger/sykkelfelt og gangveger er kanskje på nærmere 20 milliarder kroner, og da er behovet for midler til tiltak langs det kommunale og fylkeskommunale vegnettet ikke inkludert. Staten må ta et større ansvar for at vi får et sammenhengende vegnett for fotgjengere og syklistene.

Mye bilkjøring på korte turer

Ifølge TØI-rapport 856/2006 [Bilhold og bilbruk i Norge](#), som inngår i den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Norge, er 6 prosent av alle bilturer under 1 km lange, mens 46 prosent er under 5 km. På så korte turer som 400–700 meter kjører 30 prosent bil, mens bilandelen er på ca. 50 prosent på turer som er 1 km lange.

Potensialet for mer gange og sykling er stort. TØI-rapport 561/2002 [Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder](#) antyder at ca. 35 prosent av alle bilturer på under 5 km kan sløyfes til fordel for gange eller sykling. Grunnen til at anslaget ikke er høyere, er bl.a. at en del av de korte turene inngår i lengre reisekjeder. I TØI-rapport 596/2002 [Arbeids- og tjenestereiser](#) anslås det at 105 millioner arbeidsreiser som i dag gjøres med bil, kan erstattes av gange eller sykling, noe som tilsvarer om lag 900 000 færre bilreiser per dag i sommerhalvåret.

Enkelte kritikere mener at det er unødvendig å legge til rette for syklister fordi de positive effektene ikke er like store hele året. Det tar vi avstand fra. Hver sykkelstur som erstatter bilbruk, er bra for helse, klima og lokal luftforurensing.

Miljøbelastningen fra bilturer varierer naturligvis, avhengig av lengden. Men vi må huske på at korte turer gir høyere drivstofforbruk og utslipp målt per kjøretøy-kilometer enn lengre turer, fordi en kald motor bruker mer drivstoff enn en varm, samtidig som katalysatorene ikke fungerer skikkelig i starten av en tur. Dette sammen med helse-, trivsels- og sikkerhetsaspektet tilsier at det er store gevinster å hente av å erstatte korte bilturer med gange eller sykling. For å oppnå dette må gange og sykling gjøres attraktivt slik at disse transportformene kan konkurrere med bilen.

Sykling og trafiksikkerhet

En undersøkelse av helseeffekten av sykling i København viser at dødsrisikoen, korrigert for andre forhold, reduseres betydelig dersom en sykler. Med andre ord: Den positive helseeffekten er langt større enn den økte trafiksikkerhetsrisikoen en påfører seg ved sykling. Professor Lars Bo Andersen ved Norges idrettshøgskole holdt et innlegg om dette under Sykkelkonferansen 2006. Et sammendrag av [innlegget](#) er tilgjengelig på www.syklistene.no.

NTP-dokumentet [Nasjonal sykkelstrategi](#) viser faktisk at flere syklistene på bekostning av bilister gir økt sikkerhet. Vi siterer følgende:

"Konfliktene minker når antall syklister øker. Ved et lite antall syklister i trafikken vil ulykkesrisikoen øke når antall syklister øker. Kommer antallet opp på et visst nivå (30–35 syklister per time), vil imidlertid ulykkesrisikoen reduseres kraftig selv om antall syklister øker utover dette. En kan derfor si at et av de beste trafiksikkerhetstiltakene faktisk blir å få flere syklister ut i trafikken."

Likevel er det viktig å være bevisst på sykkelbrukens sikkerhetsmessige utfordringer – og gjøre noe med disse. To viktige stikkord er økt respekt for syklister i trafikken og større grad av trafikkseparering.

Gange og sykling i spredtbygde strøk

Gange og sykling har sine største relative fortrinn der miljøproblemene er størst. Vi vil likevel be om at retten til sikker gange og sykling slås fast som et bærende prinsipp overalt. Stortinget føyer til et femte hovedmål for transportpolitikken under behandling av NTP 2006–2015 i juni 2004:

"– Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle, og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv."

Dette punktet må kunne tolkes dithen at vegnettet skal være tilgjengelig for alle, også for fotgjengere og syklister, som i dag mange steder skvises fra vegnettet pga. ubehagelig trafikk. Der det ikke er naturlig å separere syklister, gående og motorisert trafikk, må fartsgrensene settes så lavt at trafikken skjer på fotgjengernes og syklistenes premisser. Ideelt sett bør ikke farten overstige 30 km/t når trafikken ikke er separert. I spredtbygde strøk krever vi maksimalt 70 km/t som fartsgrense på ikke-separerte strekninger. Det er også et fornuftig fartsnivå når vi tar hensyn til bilenes drivstofforbruk og risikoen ved møteulykker.

I situasjoner der det anlegges nye veger, er det viktig at den gamle vegen omklassifiseres til en veg for lokal trafikk, gange og sykling med fartsgrense på maksimalt 50 km/t. Det bør anlegges sykkelfelt med rumlestripe mellom sykkelfelt og vegbane. Slik omklassifisering vil stimulere ikke-motorisert transport, i tillegg til at det gir et bedre bomiljø i form av mindre trafikk og mindre støy for naboene langs vegen.

I mindre trafikkerte strøk vil etablering av kombinerte lokalveger for motorkjøretøy, syklister og fotgjengere med lav fartsgrense være et fornuftig tiltak, som legger grunnlag for opprusting av hovedveger i eksisterende trasé, uten behov for særlig nybygging, noe vi omtaler nærmere i kapittel 4.

Gange og sykling i mindre byområder

I de mindre byområdene er trafikkgrunnet som regel for lite til offensiv kollektivsatsing, og ikke sjelden vil sykkel være den raskeste transportformen siden avstandene mellom skoler, arbeidsplasser, sentrumfunksjoner og boligområder gjerne er moderate. Sammen med en bevisst arealpolitikk vil bedre tilrettelegging for og stimulering til bruk av sykkel sannsynligvis være det viktigste som kan gjøres for å dempe bilbruken i mindre byer. Det er viktig at det også brukes restriktive virkemidler, f.eks. parkeringsbegrensninger, samtidig som vegnettet fysisk må legges opp slik at det gir fordeler å sykle framfor å bruke bil, f.eks. ved at det anlegges eller videreutvikles "snarveger" som bilene ikke får bruke.

TØI-rapport 677/2003 [Byreiser](#) viser at andelen som går og sykler, ikke nødvendigvis er større i små enn i store byer. Rapporten sammenlikner byene Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Skien/Porsgrunn, Oslo, Bergen og Trondheim. De mindre byene – med ett unntak – har en klart lavere kollektivandel enn de tre sistnevnte byene, men også en litt lavere andel som går og sykler, noe som gir en klart høyere bilandel. Horten skiller seg ut og har omtrent samme bilandel som de større byene, men høyere andel som går og sykler, noe som kompenserer for lav kollektivandel. Horten er en forholdsvis kompakt by i forhold til folketallet.

En [spørreundersøkelse](#) utført av Høgskolen i Buskerud tyder på at sykkelbruken i [sykkelbyen](#) Kongsberg er høy. 60 prosent svarte at de hadde brukt sykkel én eller flere ganger i løpet av de siste sju dagene. Av de yrkesaktive brukte ca. 50 prosent sykkel én eller flere ganger til jobb i samme periode. De fleste turene hadde en lengde på 5 km. Undersøkelsen gjaldt situasjonen sommeren 2006, men på spørsmål om sykkelvaner om vinteren svarte 15 prosent at de bruker sykkel én eller flere ganger i måneden også om vinteren.

Stort potensial i større byer

I de større byene er sykkel et ekstra fleksibelt og konkurransedyktig transportmiddel fordi den – med god tilrettelegging – ikke hindres av trafikkork og mangel på parkeringsplasser. I de større byene er sykkel ofte både raskere og enklere å bruke enn bil eller kollektivtransport. Men mye biltrafikk gjør det dessverre ikke alltid like trivelig å ferdes med sykkel eller til fots.

Bedre forhold for sykling gir en vinn-vinn-situasjon for mange: Flere syklistene gir bedre kår for gjenværende bilister, inkludert nytte-transporten for næringslivet, siden det blir færre biler på vegene. Flere syklistene gir bedre kår for syklistene siden det blir færre biler på vegene. Og omverdenen tjener på at færre kjører bil og heller beveger seg, i form av lavere vegkostnader og helseutgifter, mindre støy, arealbehov og luftforurensing, lavere klimagassutslipp m.m.

Tiltak som gjør det trivelig å sykle i nabolaget, kan bidra til at folk kjører mindre bil for å komme seg ut i skog og mark. De nære friområdene kan oppdages, og trimmen får en på kjøpet – eller motsatt.

Fotgjengere og syklistene må få høyere prioritet

Skal flere gå og sykle, må disse transportformene gis prioritet i trafikken. Det er viktig at fotgjengere og syklistene får naturlige og trygge ruter å ferdes på, som er kortere enn om en bruker bil. Syklistene må få sykle nærmere målpunktet enn bilene får kjøre. Fotgjengere og syklistene må få prioritet i kryss, og vikepliktsreglene bør gjøres lettere å forstå, noe som reduserer faren for misforståelser og dermed ulykker, samtidig som syklistene får bedre framkommelighet. Opprydding i vikepliktsreglene i situasjoner der syklistene krysser veger/avkjøringer, er nødvendig.

Et viktig poeng er hvor stor andel av vegarealene fotgjengere og syklistene får til disposisjon. Det trengs flere sykkelfelt langs vegbanene, som reduserer konfliktene mellom bilister og syklistene og mellom syklistene og fotgjengere. Vi må få til en helhetlig sykkelpolitikk som gir sammenhengende sykkelveger uavhengig av organisatoriske skillelinjer.

Ved å omklassifisere bilkjørefelt til sykkelfelt oppstår en dobbel effekt. Det legges til rette for sykling, samtidig som vegkapasiteten reduseres slik at det blir plass til færre biler. Tilsvarende effekt kan oppnås dersom parkeringsarealer langs vegene omdisponeres til sykkelfelt. Dette minner oss om at det ikke bare trengs penger, men også en bevisst politikk rundt hvordan vegarealene disponeres.

Tilrettelegging for gange og sykling krever kompetanse i planmiljøene – og ikke minst planleggingskapasitet. Veganlegg for fotgjengere og syklistene må også vedlikeholdes og driftes slik at de er attraktive å bruke.

Veger med sykkelfelt bør ikke ha fartsgrense høyere enn 50 km/t. Som nevnt i avsnittet om gange og sykling i spredtbygde strøk bør ikke farten overstige 30 km/t

Stockholm – et godt eksempel i Norden

Nå sykler dobbelt så mange mennesker i Stockholm enn det gjorde ti år tidligere. Også tallet på ulykker går ned. I tiårsperioden har det skjedd omfattende tilrettelegging for sykkelbruk i Stockholm. Fra 1998 er det årlig investert 40–50 mill. svenske kroner i bl.a.:

- 6 km tovegs sykkelbaner og 13 km envegs sykkelbaner (separate anlegg)
- 12 km sykkelfelt
- 2500 parkeringsplasser for sykkel
- Vegvising av hele sykkelvegnettet

I 1998 ble det vedtatt en egen sykkelplan for sentrum av Stockholm, der hovedmålet var å få flere til å sykle. De viktigste elementene i planene var å bygge ut et sykkelvegnett og å bedre trafiksikkerheten for syklistene. Stockholm valgte å satse på sammenhengende sykkelvegnett framfor sykkelruter med enhetlig standard.

På en hverdag i sommerhalvåret sykler nå et sted mellom 80 000 og 100 000 i sentrum av Stockholm. Sykkeltrafikken er enkelte steder så stor at det oppstår kø. På ett av de mest trafikkerte talledene passerer mellom 20 000 og 25 000 syklistene i et hverdagsdøgn i sommerhalvåret.

Kilde: www.sykkelby.no

For mer informasjon om sykkelpolitikk i europeiske sykkelbyer, se bl.a. rapport på www.fietsberaad.nl.

når trafikken ikke er separert. Fartsgrenser på et slikt nivå bør i hvert fall bli standard i tettbygde strøk når det ikke fins egne sykkelfelt og fortau/gangveg.

Både privatbilister og yrkessjåfører må bli flinkere til å sette seg inn i syklistenes situasjon i og ikke fysisk sperre for syklistene gjennom feil plassering av kjøretøy i vegbanen og uheldige parkeringer. Tydelig skilting/merking av sykkelfelt og sykkelveger er svært viktig for å øke respekten for sykkelarealer. Manglende reaksjoner mot feilparkering av biler er et eksempel på dårlig samhandling mellom etater, som reduserer nytten av det den ene etaten gjør. Det hjelper lite at vegmyndighetene lager sykkelfelt dersom politi eller trafikketat ikke hindrer at de brukes til andre formål.

Det trengs økt kompetanse blant bilførere om bl.a. syklistenes fart. I bytrafikken er der faktisk større hastighetsforskjell mellom en syklist og en fotgjenger enn det er mellom en syklist og en bil. Statens vegvesen bør, sammen med politi/trafikketat, gjøre mer for å øke forståelsen for syklistenes behov i trafikken. Det er nødvendig med en bedre trafikkultur på dette området.

Næringslivet tjener på bilfrie gater

Rapporten [*T-1193 Handel, tilgjengelighet og bymiljø*](#), utgitt av Miljøvern-departementet i 1997, er svært tydelig på at bilfrie gater er bra for næringslivet. Rapporten peker på at folk som bor i byregioner, både i Norge og i utlandet, verdsetter miljøkvaliteter i sine bysentre svært høyt, og prioriterer dette framfor tilgjengelighet med bil, også i forbindelse med innkjøp i bysentrene. Det viser holdningsundersøkelser, preferansestudier og folks økte bruk av sentrum og andre utemiljøer etter hvert som bymiljøet er blitt bedre ved stadig større fotgjenger-områder og miljøprioriterte veger og gater.

Rapporten konkluderer med at sentrumshandelen utvikles best ved å prioritere bymiljøet, byens og sentrums egenart, allsidige sentrumsfunksjoner og miljøvennlige transportløsninger, med betydelige begrensninger på biltrafikken i sentrum når det er nødvendig for å oppnå høy kvalitet for gående, syklende og kollektivtrafikanter. Rapporten slår videre fast at den viktigste brukeren av sentrum er fotgjengeren, som har vært svært lite fokusert i by- og trafikkplanleggingen. Ved å ta mye mer hensyn til fotgjengernes behov for framkommelighet, trygghet, komfort, opplevelser og trivsel kan vi øke befolkningens bruk av bysentrene betraktelig.

Gange, sykling og kollektivtransport må ses i en sammenheng

En arealbrukspolitikk som bygger opp om kollektivknutepunkt, som samtidig fungerer som større eller mindre sentre for et fysisk område, er bra for både kollektivandel og sykkelandel – og kan gjøre det mer attraktivt å bruke sykkel i kombinasjon med kollektivtransport.

Kollektivknutepunkt må gjøres attraktive for syklister, der sikre sykkelparkeringsplasser er tilgjengelige maksimalt 25 meter fra viktige målpunkt. Mulighetene for å ha med sykkel på kollektivtransportmidlene må bedres.

Et ferskt eksempel på tilrettelegging for syklister ved kollektivknutepunkt er den nye sykkelstallen på Fredrikstad stasjon, der syklister for en rimelig penge kan sette fra seg sykkel innendørs, bak låst dør. Den som ønsker sykkelplass, kjøper dette i kiosken i nærheten og mottar deretter en sms-kode som brukes for å komme inn og ut av stallen. Dermed reduseres faren for at sykkel skulle bli stjålet, noe som også påvirker transportmiddelvalget. Dette er et eksempel på en god løsning som bør kunne kopieres andre steder.

Gåbuss – buss uten hjul

Gåbuss er navnet på et initiativ fra bl.a. Grønn Hverdag, som innebærer at foreldre organiserer fellesgåing med elever til og fra skolen. Det blir som en buss, med "holdeplasser" der elevene møter opp og elevenes bein er motorer. De minste barna har gjerne med en voksen som "sjåfør". Dette er et eksempel på et godt, konkret tiltak som bidrar til redusert biltrafikk og bedre helse – og mer opplagte elever – samtidig som sikkerhetsrisikoen reduseres når voksne personer deltar. Ved at barna går i trafikken, får de også praktisk sikkerhetsopplæring. Gåbuss bør gjennomføres i samarbeid med de ansvarlige bak etablerte tiltak for opplæring av barn i trafikken, bl.a. Trygg Trafikk. Erfaringene viser at det blir best resultater der skolen, foreldre og kommunen samarbeider.

Det må bli fysisk enklere og tryggere for barn å ferdes i trafikken. Mindre bilkjøring til og fra skolene gir økt trafiksikkerhet. Områdene rundt skolene bør stenges for trafikk, i hvert fall en ved skolestart om morgenen og ved skoleslutt på ettermiddagen. Også skolebussene kan skape farlige situasjoner. Bussene bør stoppe noen hundre meter unna skolen; da kan også de som bruker buss til og fra skolen, få litt ekstra mosjon og litt ekstra trafikkerfaring.

Gå til skolen-dagen er en del av den internasjonale "I walk to School"-bevegelsen og arrangeres av Grønn Hverdag og Miljøagentene rundt 18. oktober hvert år. Det er et tilbud til alle skoler i landet uavhengig av hva annet de gjør for å få ungene til å gå. Organisasjonene bak *Gå til skolen-dagen* arbeider for at tiltaket skal bli en aktivitet på www.miljolare.no, og at registrering av hvor mange som går, kan gjøres gjennom dette systemet. Gåbuss er et av verktøyene for å gjennomføre *Gå til skolen-dagen*.

Norges Naturvernforbund foreslår at vegbudsjettet i NTP og på statsbudsjettet får en ny post med midler som kan fordeles til kommuner som ønsker å gjennomføre tiltak for trafiksanering og tilrettelegging for gange og sykling i en radius rundt skolene. Dermed får kommunene ei gulrot, samtidig som staten følger opp gode initiativ som ligger i Gåbuss m.m.

2.3 Kollektivtransporten er viktig – sammen med andre tiltak

Kollektivtransporten gjør en viktig jobb – og har en enda viktigere jobb å gjøre. Dersom tilbudet ikke forbedres eller det ikke iverksettes begrensninger på biltrafikken, vil kollektivtransporten sannsynligvis tape terreng. Derfor må den styrkes betydelig.

Men vi må være bevisst på hvilke måter kollektivtransporten kan bidra til et positivt miljøregnskap – vi må ikke overvurdere dens muligheter og dermed nedprioritere andre tiltak som bl.a. transportreduksjon. Det siste understrekes av at gjennomsnittlig energiforbruk for bilkjøring i Oslo og Akershus "bare" ligger 40 prosent over gjennomsnittlig energibruk for kollektivtransporten i samme område, målt per passasjerkilometer – ifølge rapporten [Kollektivtransport i nordiske byer](#) fra Urbanet Analyse. I større byer, som Helsingfors og Stockholm, bruker bilen ca. 100 prosent mer energi enn kollektivtransporten, mens bilreising bruker nær fire ganger så mye energi som bilreising i Budapest og Graz.

Store miljøfortrinn når trafikken er stor

Kollektivtransporten har størst miljøfortrinn når trafikken er stor. I morgenrushet er det i gjennomsnitt ca. 1,2 personer per bil over bygrensa i Oslo, noe som gir et dårlig miljøregnskap for bilen, mens kapasiteten utnyttes for fullt i mesteparten av kollektivtransporten i og rundt hovedstaden, noe som gir svært lave utslipp per kollektivpassasjer. Og det er nettopp utnyttelsesgraden som er viktig. Utenom rush

er det mindre trafikk og flere tomme busser, mens bilene normalt har et høyere antall passasjerer om bord.⁷

Det kan være fristende å ta til orde for i større grad å vri kollektivtilbudet mot rush-periodene og trappe ned tilbudet utenom rush. Det en da må huske på, er at rush-trafikken er dyr fordi det krever ekstra materiell. Men miljøeffekten av bedre tilbud i rush er antakelig betydelig, så det er riktig å styrke rushtilbudet vesentlig. Men å trappe ned utenom rush kan bidra til et dårlig totaltilbud som gjør at folk vil velge bil også i rush. Rundt de største byene er det også betydelig biltrafikk utenom rush, med få passasjerer i hvert kjøretøy. Folk reiser til alle døgnets tider, og mange kombinerer jobbreisen med andre aktiviteter som fører til hjemreisebehov til varierende tider. [Prosam-rapport nr. 128](#), som omhandler bygrensetellingene for alle motoriserte transportformer, viser f.eks. at biltrafikken over bygrensa til Oslo har vokst mer utenom rush enn i rush de siste åra. Og når vi ser hele døgnet under ett, vokser biltrafikken langt sterkere enn kollektivtransporten.

Bedre rushtilbud med flere sitteplasser kan resultere i større overkapasitet i tilbudet utenom rush. Dette gjelder nok særlig for skinnegående løsninger, som har forholdsvis store vognenheter. Rapporten [Kollektivtransport i nordiske byer](#) antyder at lav utnyttelsesgrad for lokaltog, trikk og T-bane utenom rush og på strekninger i ytterkant av byregionene gir energikrevende transport.

Dette får oss til å trekke følgende slutninger:

- Det må iverksettes ekstratiltak for å flytte transport fra bil til kollektive løsninger når det av strukturelle grunner er ledig kapasitet i kollektivtransportmidlene. Den positive miljøeffekten per passasjer kan bli svært høy når ledig kapasitet fylles opp av passasjerer som alternativt hadde kjørt bil. Prisreduksjoner, f.eks. gratis barn sammen med voksne, er aktuelle tiltak sammen med restriktive virkemidler.
- Skinnegående løsninger har som oftest høy transportkapasitet og hastighet i rush, og som regel er de mer attraktive å bruke slik at de bidrar til en høyere kollektivandel. Men miljøfortrinnet blir redusert dersom f.eks. lav trafikk utenom rush gir stor overkapasitet.
- Et tiltak som kan gi høyere utnyttelsesgrad, er å kjøre med forholdsvis små togsett som grunntilbud. I rush suppleres dette med flere ekstraavganger for å ta unna økt etterspørsel på de delstrekningene der trafikken er stor. Flere avganger gir et enda mer attraktivt tilbud. En slik løsning gir noe høyere personalkostnader, og det er en forutsetning at det er tilstrekkelig infrastrukturkapasitet til å kjøre flere ekstraavganger i rush.

Når en sammenlikner ulike transportmidlers miljøeffekter, er det viktig å også vurdere hvordan transportmidlene påvirker den totale transportmengden. Et godt kollektivtilbud i og utenom rush i byområdene bidrar til å redusere bilholdet (dvs. gjennomsnittlig antall biler per person). Redusert bilhold betyr sannsynligvis mindre totaltrafikk; når folk først skaffer seg bil – nummer én eller to – så brukes den også. Et godt kollektivtilbud kan også redusere behovet for utbygging av vegnettet, som både er kostbart og bidrar til mer biltrafikk. (Mer om dette i kapittel 4.2.)

⁷ Ifølge [Statistisk sentralbyrå](#) (SSB) var gjennomsnittlig beleggprosent for all busstrafikk i Norge i 2004 på 25 prosent. Setter vi gjennomsnittsforkbruket for en buss til 3,5 liter diesel på mila, får vi et snittforbruk per passasjer på ca. 0,3 liter på mila. SSB-statistikken viser videre at fylkesoverskridende busstrafikk i 2004 hadde et gjennomsnittsblegg på 32 prosent, mens by- og tettstedstrafikk og øvrig fylkesintern trafikk hadde gjennomsnittsblegg på hhv. 26 og 21 prosent. For alle persontog i Norge var gjennomsnittsblegget på 32 prosent. Langdistansetog på strekningene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Trondheim–Bodø hadde et gjennomsnittsblegg på 49 prosent i 2004, ifølge SSB.

Kollektivtransporten i, mellom og til/fra større byer bør styrkes vesentlig, særlig på tider av døgnet der trafikken er stor. Det bør gjennomføres tiltak som fyller ledig kapasitet i kollektivtransportmidlene, gjerne en kombinasjon av reduserte takster og restriktive virkemidler på biltrafikken. I mindre byer og for intern lokaltrafikk i spredtbygde strøk vil kollektivtransporten som hovedregel neppe ha forutsetning for å bidra særlig positivt i miljøregnskapet. Til det er trafikkgrunnlaget for lite. I de mindre byene vil nok det viktigste miljøtiltaket innen transport være en arealpolitikk som reduserer avstandene mellom boligområder og viktige målpunkt, kombinert med tiltak som fremmer gange og sykling, samt restriksjoner på bilbruken.

Økte kollektivtilskudd i de største byene gir stor samfunnsøkonomisk gevinst

TØI-rapport 829/2006 [Optimale tilskudd til kollektivtrafikk i byområder](#) viser at 150 mill. kroner i ekstra tilskudd til kollektivtransporten kan gi 10 prosent flere passasjerer, 14 prosent flere i rush, og en samfunnsøkonomisk gevinst på 900 mill. kroner – forutsatt at pengene brukes optimalt. Rapporten gir en indikasjon på at belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk kan gi et stort positivt bidrag for samfunnet. (Mer om belønningsordningen i kapittel 5.)

Den samme rapporten har også sett på om det vil være fornuftig å omprioritere tilskudd fra tog til andre kollektivmidler i Oslo-regionen. Konklusjonen er at dagens tilskuddfordeling er effektiv. Det mest optimale hadde vært å redusere buss- og trikketilbudet litt og øke noe på T-bane og tog, men nettoeffekten av omfordelinger er liten. Størst samfunnsøkonomisk nytte vil oppstå dersom tilskuddet økes med 685 mill. kroner, og da burde T-bane og tog få hhv. 144 og 189 mill. kroner av ekstratilskuddet. Studien har kun sett på behovet for driftstilskudd og ikke på behovet for infrastrukturinvesteringer. Siden sistnevnte er større for skinnegående transportmidler enn for buss, må analysen i hovedsak brukes til å vurdere mer kortsiktige endringer, som lar seg gjennomføre uten økt infrastrukturkapasitet.

Gratis kollektivtransport?

Det danske Teknologirådet presenterte høsten 2006 rapporten [Perspektiver ved indførelse af gratis offentlig transport](#), som konkluderer med at kostnadene ved gratis kollektivtransport er større enn de positive effektene, noe som også har vært det vanlige budskapet fra forskerhold i Norge. Den danske studien viser at gratis kollektivtransport ikke gir merkbare endringer i luftforurensing og støy. De positive helseeffektene spises opp av at færre går og sykler. Mobiliteten øker, men bileierskapet går ned (dvs. færre med bil nummer to). De positive effektene er imidlertid større i byene enn på landet.

Kombinasjon av reduserte takster og bedre tilbud vil, ifølge den danske studien, gi større effekt enn bare gratis kollektivtransport. Størst effekt på økt kollektivtransport og redusert bilbruk oppnås ved en kombinasjon av gulrot og pisk, der pishen utgjør parkeringspolitiske tiltak og køavgifter. Dersom det blir gratis å reise kollektivt, uten at "pishen" brukes, vil biltrafikken gå ned med 3–4 prosent, landet sett under ett. I København og Fredriksberg vil nedgangen være på 10 prosent. Arbeidsgruppa som står bak studien, anbefaler i hovedsak følgende:

- Vurdere gratis eller betydelig billigere kollektivtilbud i utvalgte geografiske områder og for utvalgte grupper, f.eks. unge og arbeidssøkende – og ellers for alle i kampanjesammenheng
- Merkbart prisreduksjon på periode-/månedskort for pendlere
- Bruke elektronisk billettering for å differensiere takstene, som må ses i sammenheng med effektene for bilistene, særlig med tanke på kø

- Styrke kollektivtransportens konkurranseevne gjennom bedre kvalitet, punktlighet og antall avganger (frekvens). Redusert kvalitet kan gi passasjerflukt til bilen
- Økt byfortetting og unngå kraftig byspredning
- Se på muligheten for å differensiere pendlerfradraget
- Kombinasjon av flere virkemidler i transportpolitiske pakkelsninger, der utbygging av kollektivtilbudet kombineres med restriktive virkemidler
- Kjøavgifter er ikke til å komme utenom i pakkelsningene. Kjøavgiftene gjøres "akseptable" for bilistene gjennom tiltak som gagnar bilistene. Kjø- og parkeringsavgifter kan (del-)finansiere infrastrukturutbygging for bil- og kollektivtrafikk og rimeligere kollektivtransport

Den nevnte rapporten [Kollektivtransport i nordiske byer](#) viser en forholdsvis stor sammenheng mellom pris på kollektivtransport og bilbruk. Den konkluderer med at en reduksjon av kollektivtakstene med 10 prosent vil gi 3,1 prosent flere kollektivreiser og 2,3 prosent færre bilturer. Kanskje overraskende konkluderer rapporten med at antall kollektivavganger har en mindre effekt på bilbruken enn pris; 10 prosent flere avganger vil gi 4,1 prosent flere kollektivreiser og 1,1 prosent færre bilturer per person. Kollektivtransporten i Oslo og Akershus ville økt med 21,5 prosent dersom takster og rutetilbud hadde vært som gjennomsnittet i de andre byene som er undersøkt.

Norges Naturvernforbund vil påpeke at kollektivtakstene i Norge har steget betydelig i flere år, mer enn konsumprisindeksen. Det betyr at takstene bør få økt oppmerksomhet i samferdselsdebatten.

Bedre rute- og takstsamordning nødvendig

Ansvaret for kollektivtransporten i Norge er delt mellom staten og fylkeskommunene. I Oslo-regionen er både Oslo kommune ved Oslo Sporveier, Akershus fylkeskommune ved Stor-Oslo Lokaltrafikk og staten ved NSB viktige aktører som må samkjøre sin aktivitet for at samfunnet skal få størst mulig nytte av den.

Norges Naturvernforbund mener det er behov for bedre samordning av kollektivtilbudet i Norge, på tvers av selskap og forvaltningsenheter. Staten bør sette standarder som bidrar til bedre korrespondanser mellom kollektivmidlene og enklere takstsystemer som gjør det mer attraktivt å reise kollektivt. Kundene må ikke lide fordi de krysser fylkesgrenser eller har behov for å reise med flere kollektivselskap.

Stort behov for økt kollektivkapasitet i Oslo og Akershus

Avslutningsvis vil vi sitere en del av konsulentfirmaet Rambølls anbefaling i rapporten *Hva er kapasitetsmessig balanse for Oslo-området*, skrevet på oppdrag for Statens vegvesen Region øst, november 2006:

"Det er et stort behov for å øke kapasiteten i kollektivsystemet (-tilbudet) i Oslo og Akershus for å møte den transportveksten som forventes å komme (etterspørselen). Vi mener at for å få en kapasitetsmessig balanse i transportsystemet må hensynet til byens miljøkvaliteter veie tungt. For å få til dette vil vi anbefale følgende:

- *Kapasiteten i banesystemene må økes betydelig*
- *Buss og trikk må gis høyere prioritet i veg- og gatenettet*
- *Vognparken må økes betydelig for å kunne øke kapasiteten i kollektivsystemet*
- *Vegkapasiteten i korridorene må tilpasses det Ring 3, hovedgatenettet i indre by og Festningstunnelen kan avvikle*
- *ITS må innføres for å styre trafikken*

- *Det må bli større grad av differensiering mellom transportformene i indre by for å prioritere kollektivtrafikk, syklist og gående*
- *Sentrum må utvikles til å bli enda mer attraktivt og trygt for gående*
- *Syklistene må få et mer attraktivt og trygt tilbud i indre by"*

2.4 Still miljøkrav i anbudsprosessene

I § 3-1 i [forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene](#) står det bl.a. at: *"Offentligrettslige organer skal under planleggingen av den enkelte anskaffelse ta hensyn til livssyklus kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen."*

Innkjøperne av kollektivtransporttjenester (staten og fylkeskommunene) må være bevisste på dette. Særlig relevant i NTP-sammenheng er ferjesektoren, der Statens vegvesen er en stor innkjøper. Potensialet for reduksjoner i bl.a. CO₂- og NO_x-utslipp bør være betydelig dersom det stilles riktige krav til ferjetyper-/størrelser, frekvens, overfartstid m.m.

2.5 Norges Naturvernforbunds hovedkrav

- Vegnettet og bysentrene må utformes på fotgjengernes og syklistenes premisser. Fartsgrensene må tilpasses dette (se også kapittel 4).
- Det må etableres et sammenhengende vegnett for fotgjengere og syklist, og staten må ta et større ansvar for at dette skjer. I byene vil omklassifisering av bilkjørefelt til sykkel felt være et viktig virkemiddel.
- God skilting/merking av sykkelveger og sykkel felt er viktig for å øke respekten for syklist. Statens vegvesen bør, sammen med politi/trafikketat, gjøre mer for å øke forståelsen for syklistenes behov i trafikken.
- Fotgjengere og syklist må få høyere prioritet i trafikken, bl.a. bør det ryddes opp i vikepliktsreglene. I tillegg bør fotgjengere og syklist få fysiske snarveger, og det må legges til rette med bl.a. sikre sykkel parkeringsplasser nær sentrale målpunkt.
- Det må bli fysisk enklere og tryggere for barn å ferdes i trafikken. Områdene rundt skolene bør stenges for trafikk, i hvert fall ved skolestart og skoleslutt.
- Vegbudsjettet bør få en ny post med midler som kan fordeles til kommuner som ønsker å gjennomføre tiltak for trafikksanering og tilrettelegging for gange og sykling i en radius rundt skolene.
- Kollektivtransporten må styrkes med mer penger til drift. Økte tilskudd bør primært brukes til kollektivtilbud som reduserer bilbruken i rush og ellers når trafikken er stor og det er få passasjerer per bil.
- Det må iverksettes ekstratiltak for å flytte transport fra bil til kollektive løsninger når det av strukturelle grunner er ledig kapasitet i kollektivtransportmidlene.
- I tillegg til økt frekvens og bedre framkommelighet for kollektivtransporten, bør kollektivtakstene få økt oppmerksomhet i samferdselsdebatten.
- Det er behov for bedre samordning av kollektivtilbudet i Norge, på tvers av selskap og forvaltningsenheter. Staten bør sette standarder som bidrar til bedre korrespondanser og enklere takstsystemer som gjør det mer attraktivt å la bilen stå.
- Innkjøperne av kollektivtransporttjenester må stille miljøkrav. For NTP er dette særlig relevant i ferjesektoren.

3 Effektive, miljøriktige og sikre godstransporter

3.1 Grunnlaget for omfordeling av godstransportarbeidet

Politisk mål å overføre gods fra veg til sjø og bane

Tunge kjøretøy bidrar i betydelig grad til støy, ulykker, utrygghet på vegene, utslipp, inngrep i natur- og kulturlandskap osv. Tungtrafikken sliter også på vegnettet. De negative ulempene gjør at det lenge har vært et politisk mål å vri transportmengdene over på sjø og bane. I NTP 2006–2015 står det bl.a.:

"Det er et politisk mål å få en overføring av godstransport fra veg til sjø og bane, der dette er hensiktsmessig ut fra hensynene til effektiv trafikkavvikling, miljø og sikkerhet."

Dessverre foreligger det ennå ingen systematisk politikk som bidrar til at målet blir nådd. Vegtrafikken vokser kraftig (se kapittel 1). Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) har lastbilenes CO₂-utslipp økt med 47 prosent i perioden 1990–2005 (gjelder kjøretøy med totalvekt større enn 16 tonn). Ifølge [SSB](#) omkom det 45 mennesker i trafikkulykker i 2006 der vogntog var involvert. Året før var tallet 34.

Det er viktig å understreke at heller ikke sjø- og banetransport er uten ulemper. Særlig sjøtransporten står overfor flere store utfordringer, det være seg oljeutslipp, luftforurensing og klimagassutslipp – og utveksling av ballastvann som bidrar til artsspredning. Dette er utfordringer som bransjen må ta på alvor, og som Norges Naturvernforbund vil presse på for at blir gjennomført, se bl.a. www.naturvern.no. Men dette er utfordringer det bør kunne gå an å få gjort noe med; de påvirker derfor ikke vårt ønske om strukturelle endringer som gir mer gods på sjø framfor på veg.

Norges Naturvernforbund mener det er svært viktig at det gjennomføres tiltak for å redusere skipsfartens utslipp av nitrogenoksider (NO_x). Vi hilser derfor avgift på NO_x-utslipp velkommen, noe som kan bidra til økt bevissthet i bransjen om utslipp og drivstofforbruk. Samtidig er det viktig at det innføres andre ordninger (fond etc.) som bidrar til at det faktisk blir gjennomført teknologiutskifting for å oppnå større miljøforbedringer, noe som også bør gjelde for dieseldreven jernbane.

Hvor stort transportarbeid kan omfordeles?

Det innenlandske godstransportarbeidet i Norge fordelte seg i 2005 med 48 prosent på veg, 46 prosent på sjø og 7 prosent på jernbane, ifølge [SSB](#). Transporter mellom kontinentalsokkelen og fastlandet er da ikke tatt med.

Størstedelen av Norges befolkning bor i kort avstand fra kysten, og jernbanenettet binder landsdelene sammen, med Oslo som nav. Sjø og bane har derfor potensial til å betjene de fleste transportstrømmene i Norge og til/fra utlandet, men potensialet øker jo lengre distanse godset skal fraktes.

Det gjentas ofte at 80 prosent av transportmengdene innenlands fraktes under 50 km. Det er neppe feil, men det er likevel misvisende. Mer riktig er det å se på hvor stor andel av transportarbeidet (dvs. transportmengde ganger utkjørt lengde) som utføres over hvilke distanser. For å få et inntrykk av dette har vi sett på SSBs lastebilstatistikk, som viser hvor stor del av lastebilturene som går over hvilke distanser.⁸ Av lastebilenes transportarbeid innenlands i 2005 gikk 28 prosent på turer som var på 500 km eller mer, mens 55 prosent gikk på turer på 200 km eller mer.

⁸ SSB-statistikken gir ikke et eksakt bilde av fordeling av *transportarbeidet* siden SSB tar med lastbilturer der deler av godset skiftes ut undervegs. Statistikken gir oss likevel et visst inntrykk som det etterfølgende resonnementet baserer seg på.

Dersom vi på bakgrunn av lastebilstatistikken antar at 30 prosent av innenlandske lastebiltransporter har et potensial til å flyttes til sjø og bane, vil disse transportformene til sammen øke sin markedsandel med ca. 14 prosentpoeng innenlands. Dersom halvparten tilfaller sjø og den andre halvparten bane, vil jernbanens gods-transportarbeid dobles. I enkelte korridorer, som gjennom Østerdalen, Gudbrandsdalen og over Dovrefjell og Lesja, bør potensialet for redusert tungtrafikk på veg være betydelig. Ifølge Statens vegvesen går det gjennomsnittlig 520 vogntog eller semitrailere (med lengde over 12,5 meter) i døgnet på E 6 sør for Otta.

Vi har nå bare omtalt innenlandstransportene. I tillegg til dette kommer transportertil og fra utlandet, som bidrar til et betydelig transportvolum også på norsk område. Siden utenlandstransportene som regel går over lengre distanser, har de et større potensial for å gå på sjø og bane enn hva som er tilfellet for transportertil og fra kortere distanser. For mer informasjon om transportertil og fra utlandet, se NTP-rapporten [Utenlandskorridorer](#).

3.2 Generelle tiltak for å få mer gods fra veg til sjø og bane

Intermodalitet betyr mye

En viktig forutsetning for å få mer gods over fra veg til sjø og bane er å legge til rette for økt intermodalitet⁹. Vi viser i den sammenheng til NTP-rapporten [Tiltak for å fremme intermodal eller multimodal godstransport](#).

Får å gjøre det attraktivt å inkludere bruken av sjø og bane i intermodal transport, må det relative kostnadsforholdet mellom veg og hhv. sjø og bane endres. Terminalkostnadene utgjør en betydelig andel av kostnadene. Effektive terminaler som reduserer kostnadene, vil gjøre bruken av sjø og bane mer attraktiv. Se også nettstedet www.effektiveterminaler.no.

Det er for øvrig et paradoks at intermodalitet kan bidra til feilaktige oppfatninger om hvor viktige de enkelte transportformene er. En bedriftsleder som ser lastebilen kjøre inn og ut av fabrikkområdet med containere, vil kunne få preferanser for vegtransport – til tross for at containerne fraktes på sjø eller bane mesteparten av transportdistansen.

Vi kommer ikke utenom restriktive tiltak

Restriktive virkemidler og avgifter er ikke populære, men de kan likevel være effektive. Rapporten [Offentlige tiltak for mer effektive terminaler og intermodal transport – internasjonale erfaringer](#), skrevet av konsulentfirmaet Rambøll, peker på bl.a. følgende når det gjelder effektivitet og gjennomføringsevne av ulike tiltak: *"Det kan være behov for å ta i bruk mer av reguleringsmekanismene og mindre av "positive" incitamentter som f.eks. direkte bidrag. Mye tyder på at kjøreforbud, veiprising, endring av rammevilkår etc. kan ha vel så stor virkning som direkte bidrag."*

Rapporten avsluttes med noen råd fra Rambøll, der ett går ut på at myndighetene må våge å ta prioriteringer: *"Den nasjonale transportpolitikken er relativt konsensus-orientert på dette området, og det har vært liten politisk vilje til å foreta grunnleggende (og til dels kontroversielle) på f.eks. et viktig område som havnepolitikken. Intermodalitet innebærer valg av transportmodus på bekostning av andre. Større grad av intermodalitet kan*

⁹ Begrepet intermodalitet betyr at godset, i en og samme bæreenhet, enkelt kan flyttes mellom to eller flere transportformer. Containere/vekselplak og semihengere er eksempler på intermodale lastbærere.

vanskelig oppnås om man ikke er villig til å være tydeligere og mer konsekvent i prioriteringene. Et klart signal om prioriteringer er f.eks. en større satsing på kapasitetsøkning på jernbane og utvikling av Alnabru-terminalen."

Ifølge det tyske transportdepartementet er motorvegavgifter for tungtransport, som Tyskland innførte i januar 2005, blitt et intelligent verktøy for trafikkstyring. Transportkapasiteten utnyttes mer effektivt, og antallet containere som går på jernbanen i tilknytning til nasjonale kysthavnterminaler, har økt med ca. 7 prosent de fem første månedene i 2006 sett i forhold til samme periode året før. Antallet containere som transporteres med tog mellom tyske terminaler som ikke ligger ved kysten, har i samme periode økt med 17 prosent. Inntektene fra motorvegavgiftene var på ca. 3 milliarder euro i 2006. Siden motorvegavgiftene differensieres på bakgrunn av utslippkrav, bidrar de også til en reinere lastebilpark.

De tyske motorvegavgiftene har derimot ført til at bruken av kjøretøy med totalvekt under 12 tonn har økt, siden disse per i dag ikke omfattes av avgiftene. Det kan gi negative miljøvirkninger. Det såkalte [eurovignettdirektivet](#) krever imidlertid at alle kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn må omfattes av vegavgiftene fra 2012.

Norges Naturvernforbund mener økte dieselavgifter vil være et viktig virkemiddel for å flytte godstransport fra veg til sjø og bane slik at veg- og miljøbelastningen blir redusert. Økte dieselavgifter vil i tillegg stimulere til bedre utnyttelse av transportkapasiteten og til etterspørselen etter teknologiske løsninger som reduserer drivstofforbruket.

Det er bra at det gjennom eurovignettdirektivet fins et regelverk som gjør det enklere for EU-land å ta betalt for tungtrafikkens negative eksterne effekter. Ulike former for vegavgifter vil være fornuftig som supplement til drivstoffavgifter, f.eks. dersom det ikke er politisk vilje til å øke avgiftene for drivstoff, men likevel vilje til å gjøre noe med miljøutfordringene fra tungtrafikken. Slike vegavgifter kan også brukes som redskap til å ta betalt for negative effekter som drivstoffavgiftene ikke fanger opp, f.eks. ulykker og vegslitasje. Norges Naturvernforbund mener at inntekter fra vegavgifter bør kunne brukes til forebyggende tiltak, f.eks. utbygging av jernbane eller havner/farleder, men også til ikke-infrastrukturtiltak som bidrar til å redusere godstransportens miljøskader.

Svenska Naturskyddsföreningen har skrevet rapporten [Kilometerskatt – bra för miljön, bra för ekonomin](#) og foreslår at det innføres en vekt- og utslippsdifferensiert kilometerskatt for alle kjøretøy over 3,5 tonn.

Norges Naturvernforbund legger ellers vekt på at kjøre- og hviletidsbestemmelsene for tungtransporten må følges bedre opp, det samme gjelder øvre fartsgrense på 80 km/t. Brudd på disse bestemmelsene kan gi katastrofale ulykker, i tillegg til at enkelte transportører kan spekulere i å bryte reglene og dermed oppnå fordeler som styrker vegtransportens relative konkurransekraft i forhold til sjø og bane. Det er uheldig med hensyn til både sikkerhet, miljø og vegkostnader.

Vi går sterkt imot forslaget om å tillate lengre og tyngre vogntog, noe vi begrunner nærmere i kapittel 3.5. Den teknologiske innsatsen må heller rettes mot tiltak som gir bedre logistikk, bl.a. økt fyllingsgrad slik at omfanget av tomkjøring reduseres. Bedre digitale kartløsninger som gjøres tilgjengelig for en overkommelig pris også for små transportører, kan være et bidrag på dette området.

3.3 Gods fra veg til sjø

Forurensere skal betale – avgiftsmessig harmonisering

Sjøtransport er en rimelig måte å frakte større volum over lengre avstander på, og generelt sett er det prisen som er konkurransefortrinnet. Men skipet taper mot lastebilen i tilfeller der hurtighet er viktigere enn pris.

En avgjørende faktor for å øke bruken av sjø på bekostning av veg er at brukskostnadene harmoniseres. Sjøtransporten betaler i dag høye bruksavgifter for infrastrukturtenester som vegtransporten ikke betaler for. Tungtransport på veg er neppe i nærheten av å betale for sine samfunnsøkonomiske kostnader. Norges Naturvernforbund mener at det viktigste grunnleggende grepet som må tas, er å koordinere avgiftspolitikken på tvers av transportformene slik at samfunns mål nås.

Prinsippet om at forurensere skal betale, må være retningsgivende. Mye tyder på at det vil være riktigere å øke avgiftene for vegtransport enn å redusere dem for sjøtransport, men her gjelder det å finne løsninger som gir et bedre miljø, som samtidig er politisk gjennomførbare.

Miljødifferensierte havneavgifter er et aktuelt virkemiddel for å gjøre sjøtransporten mer miljøvennlig.

Havnenes rolle må ikke undervurderes

Havnene står sentralt i sjøtransporten. Disse eies i stor grad av kommuner eller private og må ofte drive med kombinasjonen av forvaltning og forretning. Havnene er i stor grad til for å dekke regionale og/eller nasjonale behov, mens lokale arealhensyn ofte veier tungt når byenes utvikling skal drøftes. Vi avfeier ikke havnenes lokale ulemper, men savner større fokus på helhetstenking slik at sjøen i større grad kan bidra til å avlaste vegnettet for tungtrafikk. Vi ser ikke bort fra at det vil være riktig at staten får en større regulerende rolle for havnene.

For Østlandet vil det være viktig å opprettholde en god og funksjonell havnestruktur nær de største markedene, der Oslo havn er sentral. Ifølge havnesjefen i Oslo er Oslo og Akershus målpunkt for 68 prosent av godset som kommer med skip til Oslo havn. Flyttes havna, blir det mer transport på landjorda. Dersom Göteborg havn i større grad blir brukt som havn for oversjøiske transport, mener vi at det må legges til rette for videretransport på skip til norske havner, eventuelt på jernbane.

Dersom åpning av industrihavner for allmenn bruk kan bidra til å flytte gods fra veg til sjø, bør det stimuleres til dette.

Siden terminalkostnadene utgjør en betydelig andel av transportkostnadene, er det viktig med målbevisst innsats for å få redusert disse. Generelt bør havnene sikres god atkomst til (stam-)veg- og jernbanenettet og nærliggende godsterminaler.

Volumkonsentrasjon gir grunnlag for mer gods på sjø

Vi anser sjøtransportens vekstpotensial for å være størst for transport som skal til/fra utlandet. Dette henger sammen med både geografiske forhold og behovet for store transportvolum for å få til attraktive transporttilbud. Som nevnt utgjør utenlandstransportene et betydelig transportarbeid også på norsk område.

Volumkonsentrasjon gjør at investeringene gir bedre avkastning, i tillegg til at det økonomiske grunnlaget for lønnsomme transport øker, noe som er en forutsetning for høy frekvens. Høy frekvens er viktig for at sjøtransporten skal kunne tiltrekke seg

transportoppdrag fra veg. For å oppnå volumkonsentrasjon bør majoriteten av investeringer og andre virkemidler innrettes mot et fåtall transportkorridorer.

Flere direkteruter?

Betydelige mengder importgods til Norge går i dag via Oslo for videre distribusjon derfra. Dette gjør det også naturlig at eksportgodset kjøres til Oslo for utskiping derfra, fordi importstrømmene gir ledig kapasitet på bil og skip i motsatt retning og dermed muligheter for rimelig returlast. Vi ser at etablerte strukturer og stordriftsfordeler kan gjøre det vanskelig å endre på dette. Miljøhensyn tilsier imidlertid at det bør velges andre løsninger, i hvert fall for visse transportere. Mye av eksportgodset trenger ikke kjøre lange distanser på landjorda til Oslo for utskiping. Det bidrar til unødvendig forurensing, vegslitasje og muligens forbruk av kapasitet i jernbanesystemet. Vi ser for oss at det ligger et betydelig vekstpotensial i flere direkte skipsruter mellom kontinentet og havner i Vest-, Midt- og Nord-Norge, som kan frakte eksportgodset til europeiske havner uten lang landtransport i Norge. For å få en fornuftig retningsbalanse i transportene er det viktig at en større del av importgodset distribueres regionalt og ikke nødvendigvis via Oslo. Vi savner mer nytenking på dette området.

Risavika havn i Stavanger kan bli en motor for flere direkteruter til/fra kontinentet. Der er det store oljeselskap som transportbrukere samt lokalt/regionalt næringsliv som kan danne grunnlag for lønnsomme og attraktive transporttilbud.

Sjø og bane i samspill for tidskritiske transportere

Samspillet mellom sjø og bane fungerer i dag bra over Bodø havn, der toget brukes for transportere mellom Sør-Norge og Bodø – og båten videre nordover. En motsatt variant, der jernbanen brukes for hurtige transportere mellom landsdelene i Norge, mens sjøen bringer varene direkte videre til havner på kontinentet, er et annet potensielt satsingsområde som kan bidra til å avlaste vegnettet i Norge. Vi ser for oss høyfrekvente skipsruter mellom Sørlandet/Østlandet og kontinentet, i kombinasjon med pendeltog innenlands. Aktuelle nasjonale havner med god jernbanetilnytning utenom Oslo er Drammen, Larvik, Brevik og Kristiansand. Kobling mellom sjø og bane er også interessant i Trondheims-området.

Kombinerte løsninger mellom sjø og bane egner seg godt for varer som er avhengig av hurtig frakt. Fisk mellom Nord-Norge og europeiske byer er et godt eksempel.

Innovasjon i bransjen?

Det er ingen tvil om at mye av godset som i dag går på veg, er avhengig av å være "just in time". Punktlighet og forutsigbarhet er viktig. Signaler kan tyde på at rederiene har en jobb å gjøre på dette området, og at det trengs større innovasjon for å gjøre sjøtransporttilbudet attraktivt. Dagens tonnasje, med stor grad av sideportlasting, egner seg dessverre dårlig for intermodale transportere basert på containere eller semihengere.

Når tonnassen skal skiftes ut, er det viktig å finne den rette balansegangen mellom hastighet og drivstofforbruk. Drivstofforbruket øker kraftig når farten øker, og da reduseres sjøtransportens miljøfortrinn. Vi mener at farten ikke bør overstige 14–16 knop. Det kan argumenteres med at økt fart styrker sjøtransportens konkurransekraft i forhold til vegtransport, men dette avhenger av prisen på drivstoff. Økte avgifter på klimagassutslipp vil gjøre det mindre lønnsomt med hurtige skip.

Et innovasjonstiltak for økt intermodalitet er satsing på ny informasjonsteknologi, bl.a. prosjektet [Shortsea XML](#). Dette går ut på å utvikle standardiserte, elektroniske

meldingspakker som følger godset. Meldingspakkene inneholder informasjon som bidrar til rasjonalisering av administrasjonen og informasjonsflyten i transportkjeden, i tillegg til at meldingspakkene kan inneholde viktig miljøinformasjon om varene, i tilfelle uhell eller ulykker.

3.4 Gods fra veg til bane

Suksess med kombinerte transporter gir kapasitetsproblemer

Jernbanens markedsandel innen godstransporten innenlands i Norge var på bare 7 prosent i 2005, ifølge [SSB](#), men opplever en sterk vekst. Fra "bunnåret" 2003 til 2005 er veksten i jernbanens godstransportarbeid på 41 prosent; sammenlikner vi med 2001 er veksten på 24 prosent. CargoNet leverer attraktive transporttjenester med høyfrekvente pendeltog mellom landsdelene og til/fra utlandet. Suksessen ligger i mange avganger og god punktlighet, en suksess som kanskje også sjøtransporten kan lære noe av.

I tillegg til CargoNet, deleid av NSB, trafikkeres jernbanenettet per i dag av fem andre godsselskap, nemlig de svenske Green Cargo, TÅGAB, Hector Rail og Inlands-gods samt norske Ofotbanen AS. CargoNet har spesialisert seg på kombinerte transporter samt noe heltog for industrien. Green Cargo kjører tradisjonelle vognlasttog mellom Sverige og noen destinasjoner på Østlandet, mens de øvrige kjører heltog for industrien. I tillegg til dette kjører MTAS malmtog på Ofotbanen.

Trafikkveksten har bidratt til kapasitetsproblemer. Disse ligger på flere områder. På kort sikt er antall lokomotiv og vogner en begrensende faktor. Og tallet på lokomotivførere er på et bekymringsfullt lavt nivå. Staten må sikre at det utdannes tilstrekkelig med lokomotivførere til å dekke det framtidige behovet.

Når det gjelder infrastrukturen, er kapasiteten til Alnabru-terminalen sprengt. Uten tilstrekkelig terminalkapasitet hjelper det lite om det kan gå flere godstog på bane-nettet. Terminalene Alnabru i Oslo og Ganddal på Nord-Jæren er under utbygging. Når det gjelder Brattøra i Trondheim, bør det settes i gang en prosess for å vurdere langsiktige løsninger som hindrer at denne terminalen blir en flaskehals.

Også på banestrekningene mellom terminalene er situasjonen kritisk, og hovedproblemet er at det er for få lange kryssingsspor som kan muliggjøre kryssing av lange godstog. I dag er de fleste kteinertog maksimalt 450 meter lange. CargoNet ønsker å øke disse til 600 meter, noe som gir ca. 50 prosent kapasitetsøkning. Forlenging av kryssingsspor og bygging av nye er forholdsvis beskjedne investeringer som kan bidra til at eksisterende infrastruktur utnyttes langt bedre. Dette må på plass raskt. Veksten i godstrafikken kan bli større enn vi aner nå.

Kortere godstog – og prioriteringer mellom godstog og persontog

På kort sikt vil det være mulig å øke antall godstog, forutsatt at de ikke er lengre enn ca. 300 meter. Det gir ikke optimal driftsøkonomi, men det trenger heller ikke være ulønnsomt.

Det er ingen tvil om at persontog og godstog kniver om de beste rutetidene. Godstog får utvilsomt lengre kjøretid når de ofte må vente på møtende persontog. Økt gods-trafikk vil øke konfliktgraden mellom person- og godstog dersom det ikke gjøres forbedringer i infrastrukturen.

Det kan være riktig å gi godstog høyere prioritet når rutene fastlegges. Men vi må fortsatt være bevisst på at lange godstog krever lange kryssingsspor når de møtes.

Det langsiktige målet bør være at jernbanen bygges ut med tilstrekkelig kapasitet slik at den kan ta unna betydelig økte godsmengder, samtidig som jernbanen utvikles til å være et attraktivt, miljøriktig og trafikksikkert alternativ for personreiser.

Uansett er det et paradoks at det ikke er større oppmerksomhet på godstrafikken når mediene varsler om at en jernbanestrekning av ulike årsaker er stengt. Da hører og leser vi som regel at "passasjerene fraktes i busser". Men for godstrafikken er det verre. Med mindre det fins alternative omkjøringsmuligheter, oppstår det store problemer ved driftsavbrudd, som har langt større konsekvenser for godstrafikken enn for persontrafikken.

Nye lastbærere kan utnytte dagens infrastruktur bedre

Dagens konteinertog utnytter på langt nær jernbanens kapasitet. Konteinerne er betydelig smalere og lavere enn hva som er tillatt profil. Når konteinerne i tillegg fylles med forholdsvis lette varer, blir det mye å gå på vektmessig. Semihengerne er tyngre og utnytter profilet, men disse utgjør bare en mindre andel av transporterte enheter.

Et nærliggende spørsmål blir da om jernbanens lasteprofil bør utnyttes bedre gjennom nye lastbærerløsninger. På 70-tallet hadde vi Linjegods' lastbærere (LLB), som var mindre lastbærere som sto på tvers av jernbanevognene. I ettertid har baneprofilet blitt større pga. tilrettelegging for semihengere og store vogner. Dette kan gi grunnlag for nye lastbærere som settes på tvers av jernbanevognene, og som er så høye at de utnytter profilet. Lastbærere som settes på tvers på jernbanevognene, kan f.eks. settes på langs på lastebiler/vogntog. Problematikken rundt lastbærere må imidlertid ses i sammenheng med behovet internasjonal koordinering, med tanke på langsiktig standardisering.

Et godt eksempel på innovative vognløsninger er Ofotbanen AS sine tømmervogner, som kan lastes så kompakt at det ikke er nødvendig med spesielt lange tog. Disse vognene tar 70–80 kubikkmeter per vogn og reduserer togets lengde med ca. 30 prosent i forhold til om vanlige vogner hadde blitt brukt.

Ved å utnytte lasteprofilet bedre reduseres behovet for lange tog – og til en viss grad behovet for antall tog – slik at vi får mer igjen for investeringene i infrastrukturen. Vi anbefaler at transportetatene tar initiativ til videre utredninger av mulighetene for nye lastbærere.

Terminalene bør eies og drives av nøytrale parter

Åpning av banenettet for fri konkurranse har bidratt til større mangfold i godstrafikken. Flere selskap med ulike konsept kan bidra til transportløsninger på bane også i nisjer og/eller på strekninger som dagens dominerende tilbyder ikke finner interessante. Det er imidlertid viktig at det gis en reell mulighet for flere tilbydere å etablere seg. Derfor bør terminalene eies og driftes av nøytrale parter, ikke av selskap som utfører transport.

Prosedyrer for materiellgodkjenning må forenkles

De økonomiske og organisatoriske rammebetingelsene for godstransport på bane må bidra til at mer gods flyttes fra veg til bane. Vi vil spesielt nevne ett moment som påfører jernbanen konkurransemessige ulemper i dag, og det er godkjenningsprosedyrerne for rullende materiell (lokomotiv og vogner). Innen vegtransporten er det slik at leverandøren av kjøretøy sørger for at materiellet godkjennes for bruk. Slik er det ikke innen jernbanen. Hvert togselskap må sørge for å få godkjent sitt

rullende materiell av Statens jernbanetilsyn, noe som kan være en omfattende, tidkrevende og dermed kostbar jobb, i hvert fall dersom det skal tas i bruk materiell som ikke har vært i bruk i Norge tidligere. Vi mener prinsipielt at det bør innføres prosedyrer som gjør at jernbanemateriell godkjennes for en bestemt bruksinnsats. Alle selskap som tilfredsstiller de krav som stilles, må da kunne bruke det aktuelle materiellet til det som det er godkjent til, uavhengig av landegrensener.

Kan flere operatører gjøre jernbanen aktuell også på kortere distanser?

CargoNet tilbyr tog for kombinerte transporter (konteinere og seminhengere) over lengre distanser samt heltog for industrien. CargoNet har valgt å reindyrke profilen og legge ned øvrig virksomhet. Det betyr ikke at jernbanen ikke kan egne seg for andre type transporter. Togselskap med en annen profil og kostnadsstruktur kan gjøre det bra i andre markedssegmenter.

I Sverige kjøres det konteinerpendler fra Göteborg havn til et betydelig antall destinasjoner, også over forholdsvis korte distanser, f.eks. ned mot 15 mil. Det går til og med en egen pendel internt i Göteborg by. Norge har en annen geografi og næringsstruktur, men vi ser ikke bort fra at det likevel kan være aktuelt med mer gods på jernbane også over kortere distanser i Norge, særlig dersom det blir mulig å senke terminalkostnadene, som utgjør en betydelig andel av totalkostnadene. Slik sett bidrar terminalkostnadene til å bestemme hvilke distanser jernbanen vil kunne tilby lønnsomme godtransporter på.

Jernbaneverket bør disponere sine arealene med tanke på at nye aktører kan få bruk for terminaler andre steder enn der det er godsaktivitet i dag.

Muligheter for mer varetransport i persontog?

Bruken av persontog til vare- og pakketransporter er blitt redusert til et lite omfang. Strengere økonomiske krav har gjort virksomheten lite innbringende. Hurtigere tog kombinert med økte miljøkrav og -avgifter kan gi en renessanse for vare- og pakke-transport i persontog. Små lastebiler har et energiforbruk per tonnkilometer gods som er om lag fem ganger større enn for store lastebiler. Det tilsier at miljøeffekten av å overføre gods fra varebiler og små lastebiler til jernbane kan bli betydelig, særlig dersom det er mulig å frakte godset i avdelinger med klappseter som kan brukes til persontransport i rushtida. Godsfrakt utenom rush vil da bare utnytte ledig kapasitet. Dette bør ses i sammenheng Europaparlamentets behandling av Jernbanepakke III, der et stort flertall 18. januar 2007 gikk inn for å kreve såkalt multifunksjonsavdeling i alle tog, med plass til bagasje, store pakker, sykler etc.

3.5 Lengre og tyngre vogntog – feil medisin

Norges Naturvernforbund deler ikke næringslivets ønske om å innføre 25,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog på det norske vegnettet. Slike vogntog vil styrke vegtransportens attraktivitet i forhold til sjø og bane – samtidig som de økte kostnadene skyves over på samfunnet. De kanskje viktigste prøvestrekningene som er foreslått for slike kjøretøy i Norge – til/fra Østfold, Oslo og Drammen – er strekninger der jernbane og delvis sjø bør være gode transportalternativ.

Norge opplever en økt etterspørsel etter jernbanetransport. Virkemidlene må heller brukes slik at jernbanens potensial utnyttes – framfor at det legges til rette for større vogntog på vegene, som kan svekke jernbanens konkurransekraft. Vi mener at effektiviseringsgevinsten av større vogntog ikke står i forhold til ulempene og kostnadene som oppstår andre steder.

De miljømessige effektene av eventuelle effektiviseringsgevinster er diskutabile. Slike gevinster resulterer gjerne i (krav om) reduserte priser, økt etterspørsel og dernest økt belastning, og ikke til redusert ressursbruk, som det ofte argumenteres med. Derved blir også beregningene over CO₂-utslipp og vegslitasje uholdbare. Effektiviseringsgevinster bør primært tas ut gjennom tiltak som øker fyllingsgraden (belegget) på bilene, ikke gjennom tiltak som gir vesentlige negative effekter.

Vi vil peke på følgende mulige konsekvenser for veg og trafikk dersom lengre og tyngre vogntog tillates:

- Økt slitasje på vegnettet er naturligvis avhengig av omfanget større vogntog eventuelt vil få. Vi anser det imidlertid som sannsynlig at driftsutgiftene (til vintervedlikehold) vil øke.
- Økt utrygghet for øvrige trafikanter, på grunn av enda større forskjeller på kjøretøy enn i dag, kan øke presset for at det skal bygges flere firefeltsveger enn vi ellers ville opplevd. Det kan også bli sterkere krav om raskere ombygging av enkle vegkryss til arealkrevende toplanskryss.
- Miljøbelastningen (støy, vibrasjoner, forurensing fra presset motor) vil kunne øke betydelig, dersom omfanget blir stort. Det vil neppe få store konsekvenser for ekvivalent støynivå, men derimot for maksimalt støynivå, som om natta er av vesentlig betydning og kan bidra til økt krav om dempingstiltak eller i verste fall bygging av omkjøringsveger i verdifulle områder på enda flere strekninger.
- Det kan komme nye standardkrav og behov for krabbefelt flere steder.
- Det kan fort oppstå press for at prøveordningen skal bli permanent og utvides til å gjelde flere strekninger, bl.a. for at investeringer i lengre og tyngre vogntog lettere skal kunne forsvares, og for å utjevne forskjeller mellom landsdeler. Dersom ordningen utvides til flere strekninger, vil presset for vegutbygging kunne øke ytterligere, med krav om enda mer "strømlinjeformet" geometri, og med enda mer arealbruk som resultat.

Fra før av, med dagens regelverk, har vi store problemer med å bringe eksisterende vegnett opp på et forsvarlig nivå, uten å ødelegge natur, svekke miljøet og bruke uforholdsmessig mye ressurser. Det lar seg neppe gjøre uten reduserte trafikkmengder flere steder, reduserte krav til fartsnivå, omprioriteringer fra store nyanlegg til flere sikkerhetsmessige og miljømessige utbedringer samt bedre tilrettelegging for overføring av trafikk fra veg til sjø og bane.

Diskusjonen om store vogntog, eller monstertrailere, pågår ikke bare i Norge. Saken er høyaktuell også i Tyskland. På oppdrag for [transportdepartementet](#) er det gjennomført to studier: en om konsekvensene av nye kjøretøy på hovedvegnettet, utført av [Bundesanstalt für Straßenwesen](#), og en annen om konsekvenser for transportmiddelbruken, utført av firmaet [K+P Transport Consultans](#). Den tyske transportministeren Wolfgang Tiefensee har gått tydelig ut og sagt at studiene bekrefter hans skepsis mot lengre og tyngre vogntog.

Den første studien viser bl.a. at belastningen på bruer vil øke, og at det blir nødvendig med tiltak for bedre tunnelsikkerhet. I tillegg vil lengre og tyngre vogntog øke trafiksikkerhetsrisikoen. Ifølge det tyske transportdepartementet vil innføring av 60-tonnstrailere øke veginvesteringsbehovet med i størrelsesorden 4–8 milliarder euro. Den andre studien viser at lengre og tyngre vogntog vil kunne føre til en betydelig reduksjon i kombinerte transporter, dvs. at godset overføres fra jernbane til veg. Studien antyder en reduksjon i kombinerte transporter på over 30 prosent, målt i tonn.¹⁰ I tillegg kommer mulige overføringer av annen type jernbanegods til

¹⁰ Alpekryssende trafikk er da holdt utenom.

veg, noe studien ikke har sett nærmere på. Den tyske paraplyorganisasjonen Allianz pro Schiene har for øvrig skrevet et [bakgrunnsnotat](#) om lengre og tyngre vogntog, som ligger på deres nettside. Det samme har den europeiske organisasjonen [Transport & Environment](#).

Dersom konklusjonene fra de tyske studiene er overførbare til hjemlige forhold, vil større og tyngre vogntog på det norske vegnettet være dramatisk og stikk i strid med politiske mål om å få mer gods på bane. I Norge utgjør de kombinerte transportene en stor andel av godset som går på jernbane. Denne transportformen må ikke undergraves, men styrkes. Det vil også være feil å innføre kjøretøy som gir økte infrastrukturkostnader og større ulykkesrisiko. Norges Naturvernforbund tar sterk avstand planer om å innføre lengre og tyngre vogntog på vegene.

3.6 Norges Naturvernforbunds hovedkrav

- Staten må iverksette tiltak som reduserer terminalkostnadene for sjø- og banetransport og på andre måter stimulerer til intermodalitet.
- Avgiftspolitikken må koordineres på tvers av transportformene slik at den bidrar til at samfunns mål nås. Et riktig skritt vil være å øke dieselaavgiftene.
- Vegavgifter for tunge kjøretøy må vurderes, som tiltak for å flytte gods fra veg til sjø og bane. Eventuelle inntekter fra vegavgifter må kunne brukes til forebyggende tiltak, f.eks. investeringer i jernbane eller havner/farleder.
- Kjøre- og hviletidsbestemmelsene samt øvre fartsgrense på 80 km/t for tunge kjøretøy må følges bedre opp.
- Sjøtransportkorridorer til/fra kontinentet må utvikles slik at de bidrar til volumkonsentrasjon, som er en forutsetning for et konkurransedyktig transporttilbud med hyppige avganger.
- Økt godstrafikk på bane gir kapasitetsproblemer og må møtes med større terminal- og sporkapasitet. Flere og lengre kryssingsspor er forholdsvis små investeringer som gir betydelig økt kapasitet for godstog. Dette må gjennomføres raskt. Se også kapittel 4.
- Flere togavganger vil øke konfliktgraden mellom person- og godstog dersom det ikke gjøres forbedringer i infrastrukturen. Det kan være riktig å gi godstog høyere prioritet når rutene fastlegges.
- Nye lastbærerløsninger som utnytter jernbanens profil og aksellast bedre, bør vurderes.
- Staten må sikre at det utdannes tilstrekkelig med lokomotivførere til å dekke det framtidige behovet.
- Det bør innføres prosedyrer som gjør at leverandøren av jernbanemateriell kan få godkjent materiellet for en bestemt bruksinnsats uavhengig av land, slik at hvert togselskap slipper å drive egen godkjenningsprosess.
- Godsterminalene på jernbanenettet bør eies av nøytrale parter for å gjøre det lettere å få flere aktører til drive godstransport på bane.
- Norges Naturvernforbund tar sterk avstand fra forslag om å tillate lengre og tyngre vogntog på vegnettet.

4 Infrastrukturen – til glede og besvær

I dette kapitlet omtaler vi infrastrukturen nærmere. Tiltak som retter seg spesielt mot gange, sykling og kollektivtrafikk, er omtalt i kapittel 2. Særskilte godstiltak, bl.a. havnepolitikken, terminaler og mindre tiltak for godstog, er omtalt i kapittel 3.

Mye av dette kapitlet er relevant i debatten om [stamnettutredningene](#) fra transportetatene og Avinors sektorplan. I disse utredningene baserer Statens vegvesen seg på en anslått trafikkvekst på ca. 40 prosent fram til 2040. Avinor stipulerer en trafikkvekst på 167 prosent i samme periode og ønsker å bygge ut infrastrukturen deretter. Dette står i sterk kontrast til utfordringene som er beskrevet i kapittel 1.

4.1 Infrastrukturpolitikken – må ses i sammenheng og være robust

Samferdsel er en av sektorene der det fortsatt er legitimt å si "ja takk, begge deler". Ordet *prioritere* betyr å sette noe foran noe annet. Men i samferdselssektoren løses gjerne prioriteringsoppgavene ved å gjøre ønskelista lengre. Siden dette ikke nødvendigvis betyr at det kommer mer penger, blir etterslepet større, bl.a. på vedlikeholdsområdet.

"Ja takk, begge deler" er både kostbart og ressurskrevende på andre måter. Det kan føre til stor overkapasitet og unødvendige store inngrep – og ytterligere trafikkvekst. Noen må betale prisen, det være seg næringslivet – som kan få økte skatter og avgifter – eller miljøet og framtidige generasjoner.

Og det gjelder å planlegge langsiktig. Som nevnt i innledningskapitlet gir infrastrukturen virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker bl.a. arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet for de ulike transportformene endre seg dersom prisen på utslipp av CO₂ øker til f.eks. 500, 3000 eller 10 000 kr/tonn?¹¹ Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.

4.2 Vegbygging gir store inngrep og bidrar til trafikkvekst

Det planlegges et betydelig antall motorveger, fjordkryssinger og andre store vegprosjekt i Norge – mange av dem i områder med verdifull natur, flott kulturlandskap og/eller førsteklasses matjord. De nye vegene legger til rette for enda mer biltrafikk, som igjen krever enda flere og større veger, med påfølgende arealkonflikter. Samtidig øker vegtrafikkens utslipp av klimagasser raskt. En fortsatt vekst i vegtrafikken har betydelige konsekvenser for både arealbruk og klimagassutslipp. Det gjelder å finne løsninger som begrenser trafikken, samtidig som det tas lokale grep som hindrer inngrep i natur og kulturlandskap. Siden trafikkulykkene påvirkes av trafikkmengden, vil mindre trafikk også være et viktig trafikk sikkerhetstiltak.

¹¹ Rapporten [Review and development of carbon dioxide abatement curves for available technologies as part of the Energy Efficiency Innovation Review](#), skrevet for det britiske miljødepartementet, viser f.eks. at en utslippsreduksjon i Storbritannia på knapt 20 prosent i forhold til dagens nivå vil gi en marginalkostnad på ca. £ 270 per tonn i 2020. FN's klimapanel anslår i [den tredje delrapporten](#) fra 2007 at en utslippskostnad på inntil \$ 100 per tonn CO₂-ekvivalenter kan gi en reduksjon i verdens klimagassutslipp med 32-63 prosent i 2030 i forhold til 2004-nivå.

Norges Naturvernforbundet mener at vegnettet i hovedsak må utvikles gjennom utbedringer av eksisterende veger, samtidig som det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak, bl.a. fysisk midtrekkverk for å hindre møteulykker. Andre tiltak som støyskjerming kan også være viktig. En slik utviklingsstrategi gir mindre arealkonflikter, samtidig som den ikke stimulerer til mer trafikk og forurensing. Kostnadene blir også lavere enn "full utbygging", slik at det frigis midler som isteden kan brukes til f.eks. økt vedlikehold, noe som igjen kan gi bedre forutsigbarhet for næringslivet. Rimeligere løsninger gir rom for tiltak på en større del av vegnettet.

TØI-rapport 851/2006 [Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak](#) viser at mange små tiltak gir høy sikkerhetseffekt. Vi nevner f.eks. 30-sone i by, ny vegbelysning, rundkjøringer i kryss, utbedring av vegenes sideterreng, rekkverk langs vegene, midtrekkverk, tiltak i kurver for å hindre utforkjøringer, oppmerking av sykkelfelt, fartsanvisertavler, strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjon, fartskontroller (automatiske og manuelle), bilbeltepåminner, bilbeltekontroll samt kontroll av kjøre- og hviletider, som alle er tiltak med høy trafikksikkerhetseffekt sett i forhold til kostnaden. Men for enkelte tiltak varierer effekten mye, avhengig av vegenes trafikkmengde. Enkelte tiltak påvirker også andre parametre, f.eks. gir 30-sone i by redusert framkommelighet. Men det er ikke nødvendigvis negativt for miljøet.

NTP må også på sikkerhetsområdet trekke inn virkemidler som ikke er underlagt transportetatene eller Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, bl.a. politiets muligheter til å øke trafikksikkerheten. Da kan behovet for store infrastrukturinvesteringer bli mindre.

"Bedre" veger gir mer biltrafikk

Kortere reisetid med bil gjør bilkjøring billigere, enten direkte i kroner og øre og/eller i form av lavere tidskostnader. Og som regel er det slik at jo billigere en vare er, jo mer etterspørres det av den. Nå som så mange basisgoder er oppfylt, er det ikke usannsynlig at en større andel av folks inntekt går til reising og transport.

Kortere reisetider muliggjør mer kjøring per tidsenhet. Det går an å bosette seg annerledes og bruke like lang tid som før, men kjøre mer bil. Det går an å besøke flere – eller folk lenger unna – for samme tidsbruk enn tidligere. Det går an å handle og gjøre ærend lenger unna enn det som var mulig før – for samme tidsmengde. Svenskehandelen kan tjene som et eksempel på det. Kortere reisetider åpner også for mer sentralisert produksjon, som igjen gir økt transport.

Flere veger gjør det mer attraktivt å plassere kjøpesentre og annen næringsvirksomhet langs vegene. Dette kan bidra til en utflytende arealbruk med lange avstander og bilavhengighet som resultat. Mer biltrafikk øker presset for flere veger og parkeringsplasser, som i byene og tettstedene opptar verdifull plass slik at arealbehovet og avstandene øker, noe som igjen avler mer trafikk. Mer trafikk gjør det også mindre attraktivt å gå eller sykle, og kollektivtrafikken får framkommelighetsproblemer. Den onde sirkelen, som vist i kapittel 2, er i gang.

Det foreligger en god del litteratur som drøfter hvordan trafikken påvirkes av reduserte reisetider, økt vegkapasitet osv. Den såkalte SACTRA-rapporten¹² *Trunk roads and the generation of traffic* fra 1994, som omhandler trafikk på hovedveger, viser en langtidselastisitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på -1,0, dvs. at trafikken øker med 1 prosent når reisetida reduseres med 1 prosent. Slike elastisiteter må ikke tolkes som absolutte sannheter, men de antyder retningen. Victoria

¹² SACTRA står for *Standing Advisory Committee for Trunk Assessment* og er et ekspertorgan for det britiske transportdepartementet.

Transport Policy Institute i Canada har et eget [nettsted over transportelastisiteter](#), der også reisetid inngår.

Også det svenske vegvesenet, Vägverket, er tydelig på at redusert reisetid gir mer biltrafikk. I rapporten [Regeringsuppdrag om hastighetsgränserna på vägarna](#) fra 2005 står det følgende:

"Utöver den direkta effekten av hastigheten på bränsleförbrukning, energiförbrukning och emissioner har också hastigheten betydelse för trafikarbetet. Ökad hastighet ger minskad restid som möjliggör längre och fler resor och transporter på samma tid som tidigare. Hastighetens effekt på trafikarbetet är ofta minst lika stor som den direkta effekten."

Britiske myndigheter tok initiativ til et prosjekt som i 1998 resulterte i rapporten [Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence](#). I 2001 fulgte en oppdatert artikkel om temaet: [Disappearing traffic? The story so far](#). Prosjektet studerte 70 tilfeller i til sammen 11 land der vegkapasiteten var blitt redusert, f.eks. vegstenging eller omgjøring av vegareal til kollektiv- eller sykkelfelt. Konklusjonen var at den totale trafikkmengden går ned, og at spådommene om mer kø og forurensing som følge av redusert vegkapasitet er overdrevne. Vegnettets tilstand påvirker folks atferd i større grad enn hva som tradisjonelt er blitt antatt ved beregning av trafikkmengder. Ifølge prosjektet kan omdisponering av vegkapasitet til fordel for mer miljøvennlige transportformer gi mange positive effekter.

NIBR-notat 2004:120 [Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken?](#) og NIBR-notat 2005:132 [Hva mener politikere og fagfolk om viktige aspekter i areal- og transportplanleggingen?](#), begge skrevet av Aud Tennøy, burde være av interesse i denne debatten. Det samme gjelder rapporten [Fører økt framkommelighet i byer til trafikkvekst?](#), utgitt av Norges Naturvernforbund i 1996. Tidsskriftet Samferdsel hadde en artikkel om samme tema i [nr. 10 – 2006](#).

Trafikkvekst av ny E 18 i nordre Vestfold

Vi har gjort en enkel analyse av trafikkendringene som følge av den nye firefeltsvegen på E 18 i nordre Vestfold som kom i trafikk høsten 2001, basert på tall fra Statens vegvesen Region sør. Den gjennomsnittlige døgntrafikken (ÅDT) ved tellepunktet rett nord for Sande sentrum var på 19 200 kjøretøy i 2000. I 2002 var tallet nede i 5200 og i 2005 på 5880. Den nye E 18 oppe i lia ved Sande hadde en ÅDT på 16 500 kjøretøy i 2002 og på 18 220 tre år seinere.

Det gir ganske god mening å sammenlikne tellingene fra 2000 med summen av gammel og ny veg etter at ny E 18 er tatt i bruk. Vi finner at veksten fra 2000 til 2002 er på 13 prosent. Fra 2000 til 2005 den på hele 26 prosent. Vi må ta ett forbehold, nemlig at det på de mest trafikerte dagene før ny E 18 var ferdig, sannsynligvis var en del bilister som kjørte alternative ruter for å unngå kø, f.eks. rv. 35/40 inni landet, små bygdeveger eller ferje Horten–Moss. Vi antar at det var rv. 35 som var mest brukt som omkjøringsveg, og sporadiske tellingene for denne vegen indikerer at det var en ÅDT-nedgang på i størrelsesorden 50–100 fra 2000 til 2002. Trekker vi fra 150 kjøretøy for å ta høyde for alternative kjøreruter, blir den reelle trafikkveksten i E 18-korridoren i nordre Vestfold på ca. 12 prosent i perioden 2000–2002 og på ca. 25 prosent i perioden 2000–2005.

Det er omtrent det dobbelte av hva veksten var for hele Norge i de samme periodene, ifølge Statens vegvesens [vegtrafikkindeks](#), nemlig hhv. 5,5 og 12,4 prosent. For Vestfold som helhet (inkl. E 18 i nordre Vestfold) var veksten på hhv. 8,3 og 16,4 prosent og for nabofylket Buskerud på hhv. 5,4 og 11,9 prosent.

Vi har ikke gjennomført en komplett analyse som inkluderer alle forhold som påvirker trafikken, men mye tyder på at vi har godt belegg for å hevde at den nye vegen har bidratt til en kraftig vegtrafikkvekst i den aktuelle korridoren.

Også kollektivtransporten taper

Nok et eksempel på kraftig trafikkvekst etter åpning av ny veg er E 39 Øysand–Thamshavn i Sør-Trøndelag, som kom i trafikk sommeren 2005. Ved bomstasjonen passerte det i 2004 gjennomsnittlig 14 193 kjøretøy i døgnet, mens tallet var oppe i 16 387 to år seinere. Det gir en trafikkvekst på hele 15,5 prosent.¹³

Erfaringene fra ny E 39 er ikke bare kraftig biltrafikkvekst, men også nedgang i kollektivtransporten. I en etterundersøkelse for E 39 utført for Statens vegvesen svarer 16 prosent at de oftere kjører bil, mens 5 prosent svarer at de sjeldnere gjør det, sett i forhold til perioden før den nye vegen var ferdig. Og det er vegen og dens standard som i all hovedsak forklarer biltrafikkveksten. Kollektivtransporten står omtrent på stedet hvil og taper dermed markedsandeler.

Et gjennomgående problem ved bygging av nye veger er de ofte legges et stykke unna bebyggelsen. Det er forståelig ut ifra hensynet til støy og lokale ulemper fra trafikken, men det kan gi dårligere kår for kollektivtransporten. Bussen kan da kjøre nyvegen, med holdeplasser et stykke unna dit folk skal reise fra eller til. Når undervegsmarkedet er stort, vil en slik løsning kunne gi et mindre attraktivt busstilbud for mange. Et alternativ er at bussen svinger av og på nyvegen, for å betjene stedene undervegs, noe som kan være tidkrevende. Det gir et bedre tilbud for de som skal av og på undervegs, men lengre reisetid for de som skal reise langt. En tredje mulighet er at bussen fortsetter å kjøre gamlevegen. Da vil det gå betydelig raskere med bil, siden det tar kortere tid å kjøre nyvegen, og siden gamlevegen ofte – av gode grunner – blir omklassifisert med lavere fartsgrense etc. Se også artikkel i [Vegen og vi nr. 20 – 2006](#).

Kollektivtransportens kår er enda et argument for å satse på en annen vegstrategi, som i langt større grad innebærer opprusting i eksisterende traseer framfor nybygging, slik vi understreker i kapittel 4.3. En slik strategi gjør det lettere å utvikle et vegnett som blir attraktivt også for busser som betjener undervegsmarkedet. Dersom det først skal bygges ny veg, må hensynet til kollektivtransporten tas sterkere med i planarbeidet.

Gods på sjø og bane samt kollektivtransport reduserer behovet for større veger

For transporter over lengre distanser er sjø og bane reelle alternativ. Tiltak som flytter gods fra veg til sjø og bane, kan bidra til betydelig færre kjøretøy på store deler av stamvegnettet, noe som er bra for både miljø og trafikksikkerhet. Samtidig ligger det betydelige muligheter i å få flere til å reise med buss og tog. Færre lastebiler og privatbiler reduserer behovet for å bygge ut vegnettet, både mellom landsdelene og i og rundt de større byene. Jernbanesatsing bør primært komme som erstatning for nye og større veger. Staten må hjelpe byene med å investere i gode kollektivløsninger som bl.a. reduserer behovet for veginvesteringer.

Sats på vedlikehold framfor nybygging

Næringsliv og pressgrupper har i mange år vært opptatt av nye veger – og i mindre grad av å ta vare på de vi har. Etterslepet i vegsektoren er anslått til 14 milliarder kroner for riksvegnettet og 12 milliarder kroner for fylkesvegnettet, se bl.a. www.vegkapital.net.

¹³ Til sammenlikning har vegtrafikken for landet under ett vokst med 4,3 prosent fra 2004 til og 2006, ifølge Statens vegvesens vegtrafikkindeks.

Manglende vedlikehold fører til vanskelige kjøreforhold, dårlig sikkerhet, manglende forutsigbarhet og økte kostnader, i tillegg til at investeringsbehovet øker dersom infrastrukturen ikke lenger lar seg reparere. Vi mener det er mange sammenfallende og tungtveiende argumenter som tilsier at vedlikehold, sammen med sikkerhets- og kollektivtiltak, må få høyeste prioritet på vegbudsjettet i kommende NTP.

Når det gjelder sikkerhetseffekten av vedlikehold, spriker konklusjonene noe. Langsgående spor i vegbanen er ikke bra, ifølge TØI-rapport 840/2006 [Vegdekkets tilstand og trafiksikkerhet](#). En annen TØI-rapport peker på at ujamnt underlag gjør at bilistene kjører mer forsiktig og dermed bidrar til færre ulykker enn ellers. Uansett er det viktig at vedlikeholdsarbeidet kombineres med målbevisst trafiksikkerhetstenking.

Det planlagte vegprosjektet Sokna–Ørgenvika på rv. 7 i Buskerud kan tjene som et eksempel på mulige omprioriteringer av investeringsmidler. Prosjektet er anslått å koste 1,1 milliarder kroner. Samtidig er vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet i Buskerud anslått til ca. 0,6 milliarder kroner. Droppes vegprosjektet, kan pengene heller brukes på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet. Og fortsatt er det en halv milliard kroner til overs, som kan brukes på f.eks. trafiksikkerhetstiltak.

Miljø og trafiksikkerhet går hånd i hånd

Norges Naturvernforbund mener bygging av firefeltsveger er sløsing med penger og miljø og dårlig trafiksikkerhetspolitikk. Flere av strekningene som planlegges bygd ut til fire felt, bør være aktuelle å ruste opp til en to- og delvis trefelts veg med midtrekkverk, til en pris som tilsvarer en brøkdel hva det koster å bygge firefeltsveger, som gjerne ligger på 50–100 mill. kroner per kilometer eller enda mer. Rimeligere tiltak gir mer sikkerhet for pengene. En større del av vegnettet kan sikres for samme pengesum – og det vil kunne gjennomføres raskere, slik at flere liv blir spart. I tillegg dempes den trafikkøkende effekten, og vi hindrer store inngrep og arealkonflikter.

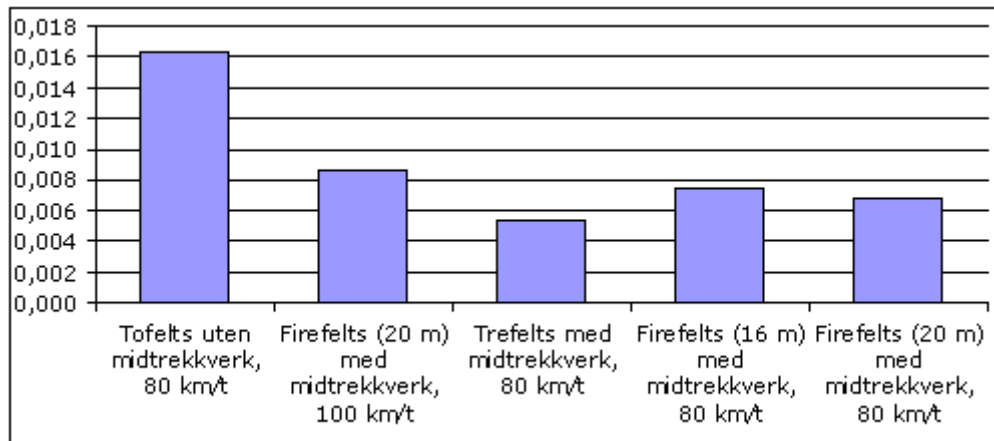
Det er vanskelig å si noe generelt om hvor mye det koster å bygge om en tofeltsveg til en veg med midtrekkverk. Prisen avhenger av opprinnelig bredde, omkringliggende terreng, forekomsten av bruer og tunneler, hvor stort behovet er for å sanere avkjørsler etc. De mest trafikkerte vegene – som gjerne holder høyest standard – vil normalt bli bygd ut først, noe som gjør at kostnadene etter hvert vil øke, når behovet for breddeutvidelser øker. Eksempel på en veg som bør ha gode forutsetninger for å bli utstyrt med midtrekkverk, er E 6 fra Gardermoen til Lillehammer. Den har en bredde på minst 10 meter og er stort sett avkjøringsfri.

Vi anslår, på bakgrunn av opplysninger fra Statens vegvesen, at det koster i størrelsesorden 10 mill. kroner per kilometer å etablere midtrekkverk på en god riksveg uten avkjøringer, inkludert nødvendig breddeutvidelser.

Når det gjelder sikkerhetseffekten av ulike vegløsninger med midtrekkverk, konkluderer SINTEF konkluderer slik i rapporten [Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk](#) fra 2004: *“Resultatene viser at en veg med midtrekkverk har betydelig høyere sikkerhetsstandard enn veg uten midtrekkverk. Hvilket tverrprofil (1+2 felt, 1+1 felt eller 2+2 felt) som velges, synes å ha vesentlig mindre betydning for trafiksikkerheten.”*

Rapporten estimerer antall hardt skadde og drepte personer per millioner kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser, som vist i figuren på neste side. Beregningene gjelder ved trafikkmengder på gjennomsnittlig 10 000 kjøretøy i

døgnet. Som vi ser, er det trefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t som kommer best ut.¹⁴ Fartsgrense 80 km/t er fornuftig også i et miljøperspektiv da det gir lavere drivstofforbruk.



SINTEF-rapporten *Effekt av midtrekkverk på to- og trefelts veg* fra 2004 evaluerer fire teststrekninger med midtrekkverk på to- og trefeltsveger i Norge. Møteulykkene er blitt borte, og de øvrige erfaringene er stort sett gode. Rapporten anbefaler at midtrekkverk på to- og trefelts veg tas i bruk i Norge som et effektivt virkemiddel mot møteulykker. Se også produktark 1.2 [10-meters veg med midtrekkverk](#) fra Statens vegvesen om forsøksstrekningen på E 6 i Øyer nord for Lillehammer.

Vi konkluderer med at to- eller trefeltsveger med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t vil være det beste kompromisset mellom framkommelighet for bilister og hensynet til trafikksikkerhet, miljø og kostnader. Når det gjelder hastighet og vegkapasitet, er det verd å merke seg at en veg i praksis har høyest kapasitet når trafikken går i ca. 60–70 km/t. Vi drøfter fartsgrensene nærmere i kapittel 4.4.

Norges Naturvernforbund ser også på dobbel midtstripe med rumlefelt som et interessant tiltak for å redusere møteulykkene, til en rimelig penge uten store naturinngrep eller bidrag til trafikkvekst.

4.3 Vegnormalene – brekkstang for dårlige løsninger?

Vegnormalene er mer enn et teknisk regelverk. De er viktige fordi de legger sterke føringer på, ja direkte innsnevrer, politikernes valg hva gjelder både traseer, utforming og kostnader.

Norges Naturvernforbund mener det er prinsipielt galt at Vegdirektoratet skal kunne fastsette sine egne vegnormaler. Vi risikerer at Vegdirektoratet på egenhånd fastsetter normaler som politikerne i ettertid må forholde seg til, noe som neppe er i tråd med demokratisk tenking. Vegnormalene kan fort bli ei brekkstang som brukes for å få gjennomført nyinvesteringer som er mindre samfunnsøkonomisk lønnsomme enn om en hadde valgt en strategi basert på utbedring av eksisterende veg.

Det er ekstra betenkelig at forslaget til nye vegnormaler, som var ute til offentlig høring i 2005, ikke var gjenstand for grundig konsekvensvurdering med tanke på inngrep, arealnedbygging, trafikkmengde, kostnader osv. i forkant av høringsrunden.

¹⁴ SINTEF skriver at konklusjonen gjelder dagens situasjon på vegnettet. Innføres det tiltak, f.eks. automatisk fartsovervåking og intensivert politiovervåking, kan firefeltsveger komme bedre ut enn trefeltsveger. SINTEF har ikke hadde nok datamateriale til å beregne ulykkesrisikoen av tofeltsveg med midtrekkverk.

Statens vegvesen har i forslaget til stamvegutredninger presentert nye vegnormalene, som bl.a. sier at det skal bygges firefeltsveger når årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 12 000. Det er et skritt i riktig retning for stamvegene, til tross for at notatet *Ny håndbok 017 – konsekvensanalyse* fra Tor J. Smeby i Statens vegvesen slår fast at "Trafikkavviklingen blir problematisk når ÅDT går over 15 000 på tofelts veg". Med andre ord er ÅDT-grensa på 12 000 fortsatt lav.

Det som gjør saken ekstra problematisk, er at det er antatt trafikk 20 år etter åpning som skal legges til grunn i planarbeidet. Som vi ser av en artikkel i [Vegen og vi nr. 19 – 2006](#), brukes det i praksis en trafikkvekst på 40 prosent i forhold til i dag for å finne antatt ÅDT 20 år etter åpningsåret. Vi forstår det slik at veger med ÅDT i dag på ca. 8500 skal planlegges og bygges for fire felt. Dette til tross for at høringsforslaget til nye vegnormaler inneholder gode formuleringer om planlegging og prosjektering etter "firetrinnsprinsippet", dvs. at problemer først må analyseres med tanke på transportvolumreduksjon og overgang til andre transportmidler, før en ser om en kan utnytte eksisterende infrastruktur bedre. Dersom heller ikke dette er mulig, må en se på begrensede ombyggingstiltak, før en eventuelt vurderer større ombygginger eller utbygging i ny trasé.

Når vekstprognoser brukes i planleggingsarbeidet, bygges det veger med større kapasitet enn det (i starten) er behov for. Det fører ikke bare til sløsing med penger, areal og natur. Økt vegkapasitet gir rom for – og kan også bidra til – at vekstprofetiene blir selvoppfylt. Norges Naturvernforbund mener det er svært viktig at "skjematiske" vekstprognoser ikke må brukes for å beregne framtidig trafikk. Som grundig påpekt i innledningskapitlet må et viktig mål være å redusere trafikkmengden – av hensyn til bl.a. forurensingsnivået, utslippet av klimagasser, arealnedbygging og annen ressursbruk. Da blir det helt feil å bygge ut en infrastruktur for økt trafikk. Miljøforbedringene som vil oppstå som følge av teknologiske framskritt, må ikke spises opp av en kraftig trafikkvekst.

Flere virkemidler må brukes for å hindre trafikkvekst. T-5/93 [Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging](#) fra Miljøverndepartementet, er tydelig på dette: "Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, f.eks. regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet." Uttrykket "på lik linje" må kunne tolkes dithen at alternativer til vegutvidelser skal vurderes like grundig som det å utvide en veg. Dette skjer neppe i dag. Retningslinjene bør styrkes og få status som forskrift, se også kapittel 5.1.

Forslaget til vegnormaler inneholder kategorier for såkalt redusert utbyggingsstandard, men normalt bare for veger med ÅDT under 4000. Norges Naturvernforbund mener at opprusting og mindre forbedringer kombinert med etablering av midtrekkverk/"midtfelt" og andre sikkerhetstiltak i langt større grad må brukes som utviklingsstrategi for veger med ÅDT over 4000. Både økonomiske og miljømessige hensyn tilsier at utbedringer, trafikksikkerhetstiltak og økt vedlikeholdsinnsett bør prioriteres framfor nybygging.

For å større frihet til å ruste opp eksisterende veger uten å bygge mye nytt, er det et poeng at Statens vegvesen kjøper opp eiendommer langs vegene på delstrekninger der det er aktuelt å gjennomføre utbedringer og andre mindre tiltak. Vi har forstått det slik at Statens vegvesen har drevet en slik praksis langs rv. 3 i Østerdalen. Det er også et poeng at Statens vegvesen prøver å hindre nyetableringer tett inntil vegstrekninger som er aktuelle å ruste opp.

4.4 Fartsgrenser – viktig for trafikksikkerhet og miljø

I kapittel 2.2 omtaler vi fart og fartsgrenser med tanke på å gjøre det attraktivt å gå og sykle. Der gang- og sykkeltrafikken ikke er separert fra motorisert trafikk, mener vi at generell fartsgrense må bli 30 km/t i tettbygde strøk og 70 km/t utenom tettbygde strøk. For å redusere møteulykkene mener vi at 70 km/t bør være øvre fartsgrense på alle veger som ikke har fysisk midtrekkverk.

I Norge har det vært lite oppmerksomhet på fart og miljø. Fartsgrensene er definitivt ikke bare et sikkerhetstema, men i høyeste grad også et miljøtema. Ifølge rapporten [Regeringsoppdrag om hastighetsgränserna på vägarna](#) fra svenske Vägverket har personbiler best drivstofføkonomi ved konstant fart på 50–70 km/t. Å kjøre i 100 km/t gir ca. 15 prosent høyere drivstofforbruk og CO₂-utslipp per kilometer enn å kjøre i 80 km/t. For tunge kjøretøy er forskjellen enda større. Tar vi hensyn til at det kreves ekstra energi ved akselerasjon, kan vi oppnå lavere utslipp ved å senke farten til lavere nivåer enn 50–70 km/t. I f.eks. bygater med mye start og stopp kan fartsgrense på 30 km/t gi lavere utslipp enn fartsgrense på 50 km/t. Lavere fartsgrenser kan gi jevnere hastighet pga. mindre behov for akselerasjon og nedbremsing og dermed lavere drivstofforbruk – forutsatt at fartsgrensene holdes.

Miljøfartsgrenser må brukes som prinsipp for å redusere utslipp av klimagasser, ikke bare for å hindre lokal luftforurensing og støy. [Svenska Naturskyddsföreningen](#) (SNF) har mye informasjon om fart, miljø og sikkerhet på deres nettside. Foreningen peker på at dersom den reelle farten på svenske veger hadde blitt redusert med 10 km/t, ville 120 menneskeliv og 200 millioner liter bensin blitt spart årlig. Det samfunnsøkonomiske overskuddet hadde vært på 3,5 milliarder svenske kroner årlig, ifølge SNF. Den ferske SNF-rapporten [Lägre farter sparar liv og redder miljön](#) dokumenterer grundig hvorfor det vil være feil å høyne fartsgrensene.

Norges Naturvernforbund tar sterk avstand fra forslag om å øke fartsgrense på motorveger i Norge utover dagens 100 km/t. Se også kapittel 4.2 om fartens betydning for trafikkomfanget.

Skal fartsgrensene ha noen effekt, må de også overholdes. Fartsovervåking er viktig ikke bare for trafikksikkerhet, men også for klima og lokal luftforurensing. Sett i et miljøperspektiv bør det bli mer fartsovervåking, også på motorveger. Av hensyn til både sikkerhet og miljø må tunge kjøretøy ikke bryte øvre fartsgrensene på 80 km/t.

4.5 Vegpolitikken – bra nok for næringslivet?

Som nevnt flere steder i denne rapporten tyder mye på at næringslivet har stor nytte av tiltak som gir bedre forutsigbarhet i transportsystemet, bl.a. økt prioritering av vedlikehold og tiltak som reduserer bilbruken og dermed køene. Likevel ønsker næringslivet ofte mange nye, store vegprosjekt. Det er vanskelig å finne objektive svar på hvilket investeringsnivå som er optimalt for næringslivet, men det går i hvert fall an å slå fast at overinvesteringer er sløsing med penger, noe også næringslivet må betale for i form av skatter og avgifter, og at offentlige midler kan brukes til andre tiltak enn vegbygging som kan gi større nytte for næringslivet.

Det britiske ekspertorganet SACTRA presenterte i 1999 rapporten [Transport and the economy](#). Rapporten peker på at sammenhengen mellom infrastrukturinvesteringer og økonomisk vekst / økt produktivitet er mindre enn hva som ofte påstås. Svenska Naturskyddsföreningen har oversatt [sammendraget av rapporten](#) til svensk.

På NTP-konferansen om rammevilkår for transport høsten 2005 la Trond Halseth fra konsulentfirmaet ECON fram indikatorer som tyder på at de statlige veginvestering-

ene har vært rimelig høye. Han slo bl.a. fast at det har vært en sterk økning i produktiviteten i transportsektoren, og at det ikke er åpenbart at investeringene er for lave. Halseth etterlyste mer kunnskap om temaet, et syn vi deler.

TØI-forsker Thorkel C. Askildsen publiserte en artikkel som drøfter begrepet avstandskostnader i tidsskriftet *Samferdsel* [nr. 2 – 2007](#), der han bl.a. peker på at lange avstander ikke nødvendigvis betyr høye transportkostnader, og at en vesentlig del av ulempene som følger av usentral plassering, ikke har med transport å gjøre, men skyldes andre forhold.

4.6 Jernbanen – for både person- og godstransport

Jernbanes miljøfortrinn

Vi mener at jernbanen har sine største miljøfortrinn når toget blir et alternativ til:

- matpakkebilisme, som har høye utslipp og ofte beslaglegger kostbar vegkapasitet
- flytrafikk, som har høye klimagassutslipp og store lokale og regionale konsekvenser, særlig rundt flyplassene
- godstransport på veg, som har betydelige miljø- og sikkerhetsutfordringer

Utover dette må jernbanesatsing brukes for å hindre utviding eller bygging av nye veger, slik at flere positive effekter oppnås. For det første styrkes togets relative konkurransekraft, slik at det blir mer attraktivt å bruke jernbanen. For det andre unngår vi økt trafikk som følge av "bedre" veger (se kapittel 4.2). Og for det tredje blir det lettere å få til en arealbruk som styrker eksisterende bysentre og tettsteder. Jernbanen har gode forutsetninger for dette fordi stasjonene som regel er plassert i sentrum av byer og tettsteder og fordi jernbanen ellers representerer en langsiktig og dermed forutsigbar infrastruktur. Dette i motsetning til hovedveger, som av forståelige grunner normalt legges utenom byer og tettsteder og gjerne blir en "magnet" for nye kjøpesentre etc., noe som kan bidra til en ytterligere utflytende arealbruk med lange avstander og bilavhengighet som resultat.

Jernbanesatsing begrunnes ofte med behovet for regionalutvikling, eller økt mobilitet eller såkalt regionforstørring. I sistnevnte begrepet ligger det at jernbanen skal muliggjøre bl.a. dagpendling over lengre distanser.

Som nevnt er det viktig å stoppe veksten i transportomfanget. Nye togtilbud kan gjøre det mer attraktivt å reise mer og lenger. Å bruke jernbanen som virkemiddel for å øke mobiliteten vil kunne redusere jernbanens positive miljøbidrag. En del av den positive effekten som oppstår på enkelte områder, kan bli spist opp fordi det totale trafikkomfanget øker.¹⁵ De negative effektene kan dempes dersom det føres en streng arealpolitikk i kommunene langs jernbanen. Boligutbygging må konsentreres til områder rundt etablerte stasjonsbyer/sentre slik at behovet for bil reduseres. I så fall kan økt bosetting i større avstand fra storbyene – som kan bli en konsekvens av et mer attraktivt jernbanetilbud – muligens bidra til redusert miljøbelastning, f.eks. dersom denne formen for bosetting erstatter spredt og bilbasert boligutbygging nærmere de større byene, f.eks. i Akershus.

Når staten skal bruke penger på å bygge ut jernbanen i en region, må nasjonale myndigheter stille strenge krav om at kommunene i regionen fører en transport-reducerende arealpolitikk som styrker jernbanen på bekostning av bilbruk.

¹⁵ Ringeriksbanen er et eksempel på et jernbaneprosjekt som kan bidra til mer dagpendling som følge av relativt stor transporttilbudsforbedring mellom Oslo-området og potensielle nye utbyggingsområder.

Norges Naturvernforbund konkluderer med at der det er planer om utbygging av veg og jernbane i samme korridor, må jernbaneutbygging primært komme som erstatning for bygging av nye eller større veger. Hensikten med nye jernbaner og jernbanetilbud må ikke være å øke den generelle mobiliteten.

Vedlikehold må prioriteres

Også for jernbanen er det viktig at vedlikehold og fornying av eksisterende baner prioriteres, slik at vi får et pålitelig og sikkert jernbanenett som gjør det attraktivt for næringsliv og enkeltpersoner å bruke toget.

Utbyggingsstrategi for jernbanen

Utbygging av jernbanen må gjøres så skånsomt som mulig – med tanke på inngrep i natur- og kulturlandskap, og for å hindre forstyrrelser av dagens togtrafikk i anleggsperioden. Erfaringer viser at utbygging av ny jernbane nær eksisterende spor er komplisert og kostbart. Nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger er planlagt bygd ut med et halvt år uten togtrafikk på strekningen, i tillegg til mange korte stenginger. Slike forstyrrelser kan gi betydelige negative effekter i form av redusert kollektivandel, også etter at ny bane er ferdig. Dersom nye delstrekninger planlegges og bygges uavhengig av eksisterende spor, er det mulig å ta større hensyn til verdifulle områder, samtidig som det kan bli mindre forstyrrelser av togtrafikken. Dette må veies opp mot eventuelle ulemper i form av f.eks. nye barrierer.

For å få lagt nye delstrekninger uavhengig av eksisterende spor er det viktig med sammenhengende utbygging over lengre delstrekninger, noe som krever forutsigbare bevilgninger over flere år. En slik utbyggingsstrategi åpner også for mer rasjonell anleggsvirksomhet, dvs. lavere utbyggingskostnader, i tillegg til at prosjektet kan bli tidligere ferdig, noe som kan gi større positiv nytteeffekt. Alt dette tilsier at det bør etableres nye finansieringsløsninger for jernbaneutbygging, f.eks. flerårige statlige bevilgninger eller statslån.

Mulighetene for høyhastighetsbaner i Norge er under utredning. Norges Naturvernforbund vil komme tilbake med konkrete synspunkter på dette når utredningsarbeidet er ferdig. Vi kan likevel slå fast at flytrafikken i Norge er svært stor per innbygger¹⁶, og at det er nødvendig å iverksette tiltak som reduserer flytrafikken og miljøproblemene den fører med seg.

Baneprosjekt som er under planlegging, f.eks. i det såkalte IC-trianglet på Østlandet, må bygges ut med tanke på å bli trafikkert av eventuelle høyhastighetstog mellom landsdelene. Jernbaneinfrastruktur har lang levetid, og jernbanebygging krever store investeringer. Det er derfor viktig å ta høyde for eventuelle framtidige behov. Det vil være ille om delstrekninger som bygges nå, ikke tilfredsstiller framtidige krav, slik at de må bygges på nytt. Det vil sannsynligvis bli for kostbart og gi for store arealinngrep og eventuelle barriereeffekter. I så fall vil jernbanen kunne bli nødt til å leve med nye flaskehalsar som reduserer dens konkurransekraft. Dette tilsier at enkelte baneutbyggingsplaner må gjennomgås på nytt.

Et konkret eksempel er strekningen Eidsvoll–Hamar. Denne må planlegges med tanke på eventuell framtidig høyhastighetstogtrafikk mellom landsdelene. Det kan resultere i løsninger som både tillater høyere hastigheter og gir mindre inngrep, dersom traseen flyttes vekk fra strandsonen langs Mjøsa.

Vi minner om at det er jevn, høy fart som er viktig for å oppnå konkurransedyktig gjennomsnittshastighet for tog. Delstrekninger med høy topphastighet ispedd

¹⁶ Se bl.a. rapporten [Air Transport Dependence in European Countries](#), skrevet for Avinor.

delstrekninger med redusert fart slår negativt ut for både gjennomsnittshastighet, driftsøkonomi og energiforbruk. Det er derfor uheldig at dobbeltsporet fra Eidsvoll mot Hamar etter gjeldende utbyggingsplaner vil bindes opp til en trasé gjennom Eidsvoll stasjon som – uten større ombygginger og utfyllinger – neppe vil tillate høyere hastigheter enn 130 km/t (muligens noe mer for kregende togmateriell).¹⁷ Også i en situasjon uten høyhastighetstrafikk mot Trondheim vil det neppe være ønskelig at alle tog stopper på Eidsvoll.

Siden godstrafikken er en viktig del av togtrafikken, er det avgjørende at forbedringer av jernbanenettet også kommer godtrafikken til gode. Dette gjelder både rundt byene, der kapasiteten på dagens banenettet i stor grad er brukt opp, og i forbindelse med eventuelle nye baner mellom landsdelene.¹⁸ Behovet for økt terminalkapasitet og flere og lengre kryssingsspor for godstog er omtalt i kapittel 3.

Et viktig utbyggingsprosjekt er nytt høyhastighetsdobbeltspor mellom Oslo og Ski, som må få høy prioritet i kommende NTP. Rask og sammenhengende utbygging av dette dobbeltsporet vil være viktig for lokaltrafikken rundt Oslo, regiontrafikken på Østfoldbanen og godstrafikken til/fra Østfold, Sverige og kontinentet – i tillegg til at det vil inngå som en del av en eventuell ny eller modernisert bane for raske persontog til/fra utlandet.

4.7 Nei til ny infrastruktur som legger til rette for økt flytrafikk

Norges Naturvernforbund tar sterk avstand fra Avinors planer om økt lufthavnskapasitet, med større terminaler, en tredje rullebane på Gardermoen, en ny rullebane på Flesland og eventuelt en ny rullebane på Værnes. Disse vil legge til rette for økte utslipp av klimagasser og økte miljøproblemer i regionen rundt flyplassene.

Som nevnt er infrastrukturinvesteringene langsiktige. Dersom flyplassene først bygges ut, vil det bli enda vanskeligere å iverksette tiltak som reduserer flytrafikken. Sterke krefter vil jobbe for at investeringene skal kaste av seg.

¹⁷ Togsett NSB bruker i langdistanse- og delvis regiontrafikk, trenger ca. 12 km på å akselerere fra 130 til 210 km/t på en strekning uten stigning. Det forteller oss at korte strekninger med hastighetsreduksjon kan få betydelig innvirkninger på gjennomsnittsfarten. De gjeldende planene for dobbeltspor fra Eidsvoll og nordover forutsetter i tillegg at persontrafikken fortsatt vil måtte gå på den bratte delstrekningen sør for Eidsvoll med stigning på opptil 27 promille. Skal farten økes i stigning, kreves det betydelig lengre akselerasjonsdistanser enn på strekninger uten stigning.

¹⁸ Et høyhastighetsdobbeltspor som trafikkeres med persontog hver halvtime hver retning, vil ha kapasitet til to godstog per retning per time, dersom det bygges forbikjøringsspor ved omtrent hver 7. mil (forutsatt at høyhastighetstog kjører i 200 km/t i gjennomsnitt og godstog i 90 km/t i gjennomsnitt).

Eksempel: Banetiltak for person- og godstrafikk på Dovrebanen

Investeringene i jernbanenettet bør ha som formål å styrke både person- og godstransporten. Ser vi på hovedaksen mellom Oslo og Trondheim, planlegges det nytt dobbeltspor mellom Gardermoen/Eidsvoll og Lillehammer, som gir kapasitet for flere person- og godstog.

Stadig flere godstog gjør at det blir behov for større kapasitet også på strekningen Lillehammer–Trondheim. Jernbaneverket bør derfor vurdere om det kan være aktuelt å bygge noen nye, lengre kryssingsparseller her, primært for å øke kapasiteten for godstog, men også for å gi kortere kjøretid for persontog. Disse parsellene må bygges slik at de på sikt kan inngå i en eventuell ny eller betydelig modernisert bane. Kryssingsparsellene kan bygges enten som dobbeltsporparseller eller som nye linjeinnkortinger i tillegg til dagens bane. Aktuelle steder kan være sør for Tretten, forbi Kvam (under Teigkampen), ved Engan og vest for Ulsberg.

Økt pris på utslipp av klimagasser må brukes som virkemiddel for å dempe etterspørselen etter flyreiser. Den kanadiske studien [*Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement*](#) viser at ferie- og fritidstrafikk på korte strekninger er svært prisfølsom (priselastisitet på -1.52). Konklusjonen kan neppe overføres direkte til norske forhold, der alternative reisemåter ikke er like aktuelle, men det er utvilsomt slik at de lave prisene på flybillettene skaper nye reise-muligheter og reisevaner som hadde vært uaktuelle om prisene hadde vært betydelig høyere.

For næringslivet ligger det et betydelig potensial i å redusere reiseomfanget gjennom økt bruk av videokonferanser, noe som er både tids-, kostnads- og ikke minst miljø-besparende.

Det er svært viktig planene om økt flyplasskapasitet underlegges grundige samfunnsmessige vurderinger, der økte priser på utslipp av klimagasser inngår som et sentralt element. Framtidige avgifter eller kvoter for å dempe etterspørselen etter flyreiser må tas i betraktning, og mulighetene for utvikling av alternative transport-tilbud, som høyhastighetsjernbaner, må tas med i vurderingene.

Avinor setter distriktspolitik og turisme opp mot miljø i argumentasjonen for ny rullebane på Gardermoen. Avinors avhengighet av inntekter og trafikkvekst fra de store flyplassene til å subsidiere de små flyplassene gir selskapet ekstra insentiver til å jobbe for økt flytrafikk, noe som er uheldig. Vi mener derfor det er grunn til å spørre om dagens finansieringssystem er hensiktsmessig for å ivareta både miljø- og distriktshensyn. Vil det være bedre at driftstilskudd til de mindre flyplassene sikres på en annen måte, f.eks. gjennom bevilgninger over statsbudsjettet? Inntektene fra avgifter på flytrafikken kan da disponeres friere, bl.a. brukes til å bygge ut et konkurransedyktig jernbanenett som reduserer behovet for å investere i flyplassene. Det gir i større grad rom for mer helhetlige, samfunnsmessige vurderinger, der miljøperspektivet får en sentral plass.

Kommende NTP bør drøfte flyplass-strukturen i Norge. Bedre veger har bidratt til å redusere behovet for flyplasser, særlig i regioner der avstandene mellom flyplassene er korte. Flyaktiviteten ved de små flyplassene representerer små utslipp sett i forhold til de tungt trafikkerte innenlandsrutene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim, men de binder likevel ressurser som kan omprioriteres til samferdselsløsninger med større miljø- og samfunnsnytte. Det siste forutsetter at Avinors finansieringssystem endres.

4.8 Kvalitetssikring i tidlig fase (KS1)

Norges Naturvernforbund er svært fornøyd med at alle behov som resulterer i tanker om større infrastrukturinvesteringer, skal gjennomgå grundige vurderinger i en tidlig fase, før det tradisjonelle planleggingsarbeidet eventuelt settes i gang. Da skal grunnleggende og viktige spørsmål stilles: Hvilke behov har samfunnet, og hvordan skal disse dekkes?

Politikere, opinionen og transportetatens planleggere er i dag forholdsvis tidlig ute med å definere behov og mulige løsninger og jobbe for at disse blir gjennomført. Dette skjer til tross for at vi har rikspolitiske retningslinjer som sier at alternativer skal vurderes på lik linje.

KS1 kan bli ei viktig motvekt til vegnormalenes krefter. Det er svært bra at politiske organ og omverdenen trekkes tidlig inn for å vurdere om videre planlegging skal fortsette. Vi håper at det i KS1-vurderingene vil bli gjort grundige analyser av om

andre tiltak enn nyinvesteringer kan bidra til å løse utfordringene. Kan vi få like mye nytte for langt mindre midler? Og kan vi oppnå andre effekter som ikke er vanlig å trekke inn i vurderingene, som f.eks. positive helseeffekter av mer gange og sykling?

Det er viktig at KS1 innføres så raskt som mulig for alle samferdselsprosjekt. Også mindre prosjekt må kvalitetssikres. KS1-ordningen må evalueres etter få år, for å se om det fungerer etter hensikten og ikke bare blir et "sandpåstrøingsarbeid" for tradisjonell tenking og planlegging.

4.9 Norges Naturvernforbunds hovedkrav

- Vegnettet må i hovedsak må utvikles gjennom utbedringer av eksisterende veger, samtidig som det gjennomføres trafiksikkerhetstiltak. Dette gjelder også stamveger med langt høyere trafikk enn ÅDT 4000. Videre planlegging av firefeltsveger må stoppes.
- Vedlikehold må prioriteres framfor nybygging av veger. Riksvegmidler må prioriteres til kollektivfelt og kollektivtransport i byområdene.
- Vegnormalene må endres og tilpasses en virkelighet med strengere miljøkrav og større fokus på utbedringer og vedlikehold framfor nybygging.
- *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (T-5/93)* bør styrkes og få status som forskrift.
- Der gang- og sykkeltrafikken ikke er separert fra motorisert trafikk, må generell fartsgrense bli 30 km/t i tettbygde strøk og 70 km/t utenom tettbygde strøk. Der det ikke er fysisk midtrekkverk, bør 70 km/t uansett bli øvre fartsgrense.
- Miljøhensyn tilsier at øvre fartsgrense på motorveger ikke må økes.
- Fartsovervåking et viktig trafiksikkerhetstiltak, men også av betydning for klima og lokal luftforurensing. Innsatsen på dette området må økes.
- Der det er planer om utbygging av veg og jernbane i samme korridor, særlig på Østlandet og rundt de største byene, må jernbaneutbygging primært komme som erstatning for vegutbygging.
- Når staten skal bygge ut jernbanen i en region, må nasjonale myndigheter stille strenge krav om at kommunene i regionen fører en transport-reducerende politikk som styrker jernbanen på bekostning av bilbruk.
- Også for jernbanen må vedlikehold av banenettet prioriteres høyt.
- Jernbanen må få finansieringsformer som muliggjør sammenhengende utbygging og dermed mer rasjonell framdrift. Flerårige statlige bevilgninger eller statslån kan være aktuelt.
- Baneprojekt som er under planlegging, f.eks. i det såkalte IC-trianglet på Østlandet, må bygges ut med tanke på å bli trafikkert av eventuelle høyhastighetstog mellom landsdelene.
- Utbygging av jernbanen må ivareta godstransportens behov.
- Avinors planer for utbygging av flyplassene er uakseptable. En tredje rullebane på Gardermoen, en andre rullebane på Flesland og en eventuell andre rullebane på Værnes må ikke realiseres. En annen finansieringsform som ikke gjør Avinor avhengig av trafikkvekst, bør vurderes.
- KS1 må innføres så raskt som mulig, også for mindre samferdselsprosjekt. Miljø- og klimakonsekvensene må utredes grundig. Ordningen må evalueres etter få år, for å se om den fungerer etter hensikten.

5 Økonomiske og administrative virkemidler

I dette kapitlet drøfter vi aktuelle økonomiske og administrative virkemidler som er nødvendige for å redusere miljøbelastningen fra transport. De kommende sektorvise klimahandlingsplanene omtales også. Flere tiltak som omhandler gange, sykling og kollektivtransport samt godstransport, drøftes i kapittel 2 og 3.

5.1 Sterkere virkemidler i arealpolitikken må på plass

Rikspolitiske retningslinjer og regionale planer

Myndighetene må få flere virkemidler til å styre arealpolitikken i mer miljøriktig retning. Et viktig grep vil være å gi de regionale myndighetene innsigelsesrett på forslag til arealplaner som fører til trafikkvekst i en kommune eller en region sett under ett. Miljøverndepartementets rundskriv T-5/93, [Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging](#), må styrkes og få status som forskrift. Vi legger vekt på at de reviderte bestemmelsene bør kreve at fylkesplaner, kommuneplaner og reguleringsplaner inneholder mål for hvordan trafikkmengden skal reduseres. Hvilke tiltak som skal brukes for å nå målet, må framgå av planene.¹⁹

Det er også behov for forpliktende, regional areal- og transportplanlegging på tvers av kommunegrensene. Positive effekter av en streng arealpolitikk i én kommune må ikke oppveies av at nabokommune fører en mindre streng politikk. Parkeringspolitikken rundt Oslo Lufthavn på Gardermoen er et eksempel på at kommunal planlegging ikke alltid er tilstrekkelig. Minst mulig bilbruk for både passasjerer og ansatte er viktig for å redusere lokale, regionale og globale miljøulemper, og tallet på parkeringsplasser har stor innvirkning på hvordan folk reiser til flyplassen. Likevel er det opp til kommunestyrene i området rundt flyplassen si ja eller nei til ønsker om nye parkeringsplasser rundt flyplassen – med mindre statlige myndigheter griper inn og overprøver kommunale vedtak. Vi håper at revisjon av plan- og bygningsloven og eventuelt den kommende regionreformen vil bidra til forpliktende, regional transport- og arealplanlegging, der også nasjonale miljøhensyn ivaretas.

Utvid belønningsordningen kraftig – og still strenge statlige betingelser

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er et viktig statlig verktøy som må utvides til å gjelde flere tiltak enn bare kollektivtransport. Den må kunne brukes til å premiere byer som legger til rette for gange og sykling og/eller innfører restriktive tiltak i form av vegprising eller færre/dyrere parkeringsplasser. Den må også brukes til å premiere byer som fører en trafikkreduserende arealpolitikk. Belønningsordningen må økes betydelig i beløp og bør etter hvert også omfatte flere byområder, f.eks. Nedre Glomma, Drammen, Tønsberg og Grenland.

Konsulentfirmaet ECON ga i 2003 ut rapporten [Insentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk](#). ECON er tydelig på at det er svært vanskelig å oppnå redusert bilbruk uten å ta i bruk virkemidler som gjør bruk av bil mindre attraktivt. ECON skriver i rapporten at det på sikt bør det være et krav for tildeling av belønningsmidler at de største byene etablerer et system med vegbruksavgifter (f.eks. basert på bomringene) for å redusere og regulere biltrafikken. Også kollektivvennlig arealbruk og restriktiv parkeringspolitikk bør ifølge ECON premieres.

¹⁹ Vi ønsker primært en forskrift, men et alternativ til dette kan være å styrke de rikspolitiske retningslinjene i form av et rundskriv hvor følgende presiseres: Planforslag som legger grunnlag for trafikkvekst i kommunen eller fylket sett under ett, gir innsigelsesgrunn for regionale myndigheter. Dersom planen mangler tiltak for å redusere trafikkmengden, er også dette innsigelsesgrunn fra regionale myndigheters side.

Også ved tildeling av statlige investeringsmidler mener vi at det må settes strenge betingelser om at kommunene fører en transportreduserende arealpolitikk og er villige til å innføre restriktive virkemidler som f.eks. vegprising og færre parkeringsplasser – for å dempe trafikken og dermed miljøbelastningen og vegutgiftene. Også kommunenes inntektssystem bør inneholde variabler som premierer kommuner som fører en miljøriktig areal- og transportpolitikk.

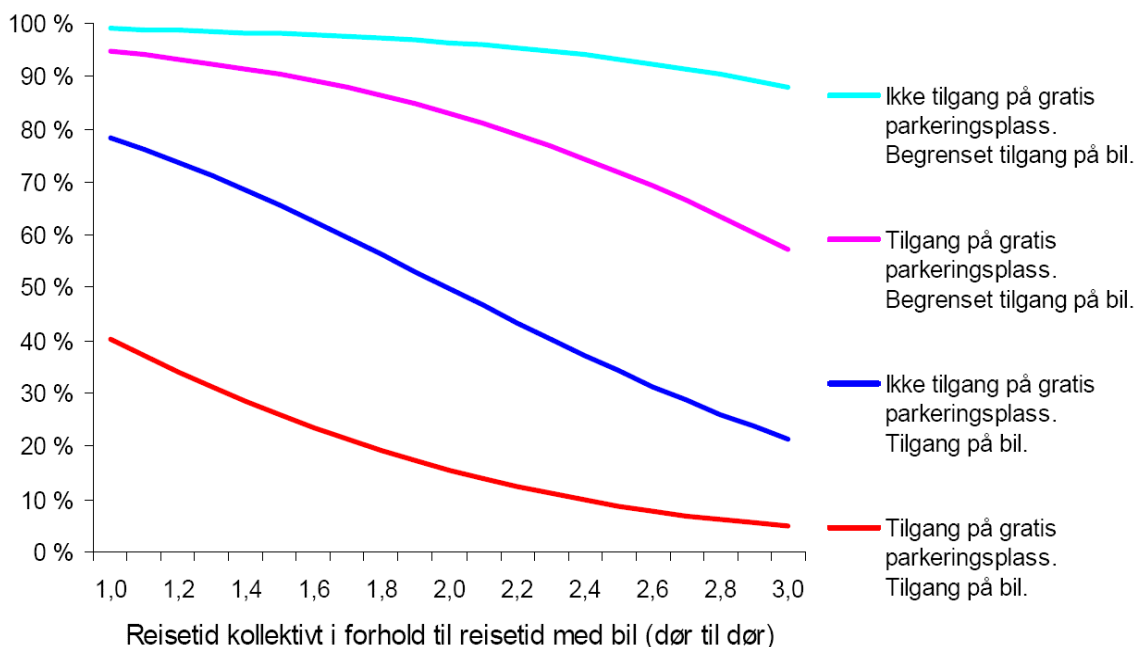
5.2 Strengere parkeringspolitikk er nødvendig

Parkeringspolitikken påvirker bilbruken i stor grad

Ifølge TØI-rapport 596/2002 [Arbeids- og tjenestereiser](#) er gratis parkering en av de viktigste forklaringene for transportmiddelvalg på reiser til og fra arbeid. Vi bringer noen sitater fra rapporten:

"Bilbruken er markant høyere for de som har god tilgang på parkering ved arbeidsplassen. Tre av fire som har tilgang til gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, og hvor det alltid er ledig plass, bruker bil til jobb. Etter hvert som muligheten for parkering forverres, reduseres bilbruken vesentlig. Det er for eksempel 15 prosent færre som bruker bil dersom det er begrenset plass på arbeidsgivers parkeringsplass. Det går også et klart skille mellom gratis og avgiftsbelagt parkering. I det man må betale, reduseres bilbruken betydelig, både for vei-/gateparkering og parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver."

Figuren under viser kollektivandelen for reiser til arbeid i Oslo tettsted mandag–fredag, avhengig av reisetid med bil (sett i forhold til reisetid med kollektivtransport), parkeringsforhold og biltilgang. Figuren gjelder for personer med førerkort som reiser som bilfører eller kollektivtrafikanter på strekninger hvor det fins kollektivtilbud. Figuren stammer fra TØI-rapport 677/2003 [Byreiser](#) og er gjengitt med forfatterens tillatelse.



Gratis parkeringsplass på jobb må skattlegges

Vi ser av figuren at det skal svært mye til for at folk reiser kollektivt dersom de har gratis parkeringsplass på jobb. Skattlegging av gratis parkeringsplasser vil gjøre det mindre attraktivt å kjøre bil. Vi legger vekt på at sentrale myndigheter må bruke sine virkemidler, først og fremst gjennom å praktisere prinsippet om fordelsbeskatning. Loven som omhandler dette, praktiseres ikke når det gjelder gratis parkeringsplasser på jobb. I dag er det fullt mulig for arbeidsgiverne å gi sine ansatte gratis parkering

som frynsegode, uten at arbeidstakerne må skatte av det. Men dekker arbeidsgiverne månedsbillett for kollektivtransport, må arbeidstakerne skatte av fordelene.

Prisen på parkeringsplasser er i hovedsak høyest i områder der biltrafikken har de største negative konsekvensene. Vi mener derfor at fordelsbeskatning av fri bruk av parkeringsplasser basert på parkeringsplassenes markedsverdi vil være logisk både miljømessig og skattemessig.

Redusert ønske om parkeringsplasser blant arbeidstakerne som følge av skattlegging kan redusere næringslivets kostnader til parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre trafikkflyt på vegnettet i de største byene, slik at transportkostnadene reduseres. Dersom den reduserte trafikken ikke erstattes av ny trafikk som følge av mindre kø, vil vi også kunne å oppnå en betydelig positiv miljøeffekt.

Vestlandsforskning har i [Samfunnsregskap for Oslo Sporveier 2005](#) kommet fram til at verdien av arbeidstakers gratis parkeringsplasser er på ca. 1 milliard kroner, forsiktig anslått. Tallet er basert på at 206 000 mennesker har gratis parkeringsplass på jobb. Ifølge TØI-rapport 868/2006 [Arbeids- og tjenestereiser](#) disponerer 79 prosent av alle yrkesaktive i Norge alltid gratis parkeringsplass på jobb.

Arbeidsgiverne må oppmuntre sine ansatte til å reise kollektivt, gå eller sykle. Bedriftene bør fjerne parkeringsplasser og heller bruke pengene på gratis månedsbillett til de ansatte. I hvert fall dersom gratis, arbeidsgiverbetalt parkering ikke vil bli skattlagt, må fordelsbeskatning av gratis kollektivtransport betalt av arbeidsgiver opphøre. Noe annet vil være både urettferdig og miljømessig galt. Ifølge [arbeidsmiljøloven](#) skal arbeidsgiverne vurdere tiltak som fremmer fysisk aktivitet blant arbeidstakerne. Dette kravet bør stimulere bedriftene til å fjerne bilparkeringsplasser og legge bedre til rette for gange og sykling til og fra jobb.

Gjennom undersøkelsen *Djupintervjuer med trafikanter i Göteborg* fra 2004 ville myndighetene få svar på om trafikanter som har bil og bruker den frekvent til/fra jobb, var villige til å bytte til mer miljøriktige transportmidler gjennom ulike tiltak som f.eks. fordelsbeskatning av parkeringsplasser, arbeidsgiversubsidiert månedskort på kollektivtransport eller økonomiske fordeler for de som sykler eller går til jobb. 28 prosent svarte at de vil skifte transportmåte dersom de må betale markedspris for parkeringsplassen eller betale skatt for fordelene (ca. 500–700 svenske kroner per måned). Dersom arbeidsgiver subsidierer månedskort for kollektivtransporten med omtrent halve prisen, svarte 24 prosent at de vil reise kollektivt. 16 prosent svarte at de kan tenke seg å gå eller sykle dersom de får en økonomisk fordel tilsvarende parkeringsavgiften eller prisen på månedskort. I tillegg svarte om lag en tredel at de ikke visst hvordan de ville reagere. Det var i hovedsak ikke de samme personene som var positive til arbeidsgiverbetalt månedskort som til økonomisk fordel av gange/sykling, noe som øker potensialet til å redusere bilbruken.

Miljøavgift på parkeringsplasser?

Myndighetene må åpne for at kommunene kan ilegge miljøavgift på private parkeringsplasser, noe også ECON peker på i rapporten [Insentivordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk](#). Vi legger vekt på at myndighetene må kunne bruke pris som virkemiddel for å redusere etterspørselen etter parkeringsplasser, også på private områder, bl.a. i byer og rundt kjøpesentre. Også regler som fastsetter maksimalt antall tillatte parkeringsplasser, bør vurderes innført.

For å stimulere til bruk av kjøretøy som gir mindre lokal luftforurensing, mener vi det fortsatt må gis fritak på parkeringsavgift for elbiler og andre nullutslippskjøretøy, også på private plasser.

5.3 Vegprising gir mindre kø og bedre miljø

Den dårlige utnyttelsen av bilene – med i gjennomsnitt ca. 1,2 personer i hver bil som passerer bomringen i Oslo i morgenrushet – er et tegn på at det er for billig å forurense og beslaglegge vegkapasitet. Vegprising – som innebærer at det blir dyrere å kjøre på strekninger og i tidsperioder der vegtrafikkens samfunnskostnader er høye – er et effektivt virkemiddel for å redusere både køene og trafikkmengden. Færre rushtidsbilister gir mindre forurensing og bedre forhold for de som må kjøre bil, enten privat eller i jobbsammenheng. I tillegg bedres kollektivtrafikkens framkommelighet, noe som gir ytterligere positive ringvirkninger.

Vegprising fungerer

Erfaringene med vegprising i London og Stockholm er svært gode. Stockholmsforsøket innebar både satsing på kollektivtransport og vegprising. Trafikken over "bomringen" i Stockholm gikk ned med 19 prosent etter innføring av vegprising, mens reduksjonen i køtidene i og omkring indre by var på 30–50 prosent. Les mer om Stockholmsforsøket i tekstboksen til høyre.

TØI-rapport 815/2005 [Vegprising, kollektivtiltak og sosial ulikhet](#) konkluderer med at godstrafikk og tjenestereiser vil vinne på vegprising fordi dette er transportere som har høye tidskostnader. Det vil være lønnsomt å betale noen kroner i form av vegprising for å redusere køene og dermed tidstapet. Dette tyder på at næringslivet har mye å tjene på at det innføres vegprising.

Vi mener det er avgjørende at kollektivtilbudet styrkes vesentlig før det innføres vegprising med differensierte satser. Kollektivtransporten må få betydelig økt kapasitet til å takle økt rushtrafikk. Det er logisk og viktig at penger fra vegprising går til utbygging og drift av et bedre kollektivtilbud, bedre sykkelveger etc., gjerne med ekstra statlige bidrag. Lovverket må justeres slik at eksisterende bomringer kan brukes til å regulere trafikken og dermed bli en form for vegprising, der pengene kan brukes på annet enn å bygge infrastruktur.

Sett i et energi- og klimaperspektiv bør det være betydelige restriktive virkemidler på bilkjøring også utenom rush. Det er fra før av vanskelig å få folk til å reise

Stockholmsforsøket

Forsøket besto av en periode med bedre kollektivtransport (fra 22. august 2005 til 31. desember 2006) samt en overlappende periode med tidsdifferensiert bomring, også kalt trengselsskatt (fra 3. januar til 31. juli 2006). Trengselsskatten var på 10–20 kroner for hver biltur både inn og ut av Stockholms indre by (34,5 km²) i perioden fra kl. 06.30 til kl. 18.30 mandag–fredag. Resten av døgnet og i helgene var det gratis. Det var dyrest å passere i de mest travle rushperiodene.

Høsten 2006, da det bare var bedre kollektivtransport, var det ingen merkbar nedgang i biltrafikken. Men etter at trengselsskatten var innført i januar 2006, gikk trafikken over "bomringen" ned med 19 prosent, hele døgnet sett under ett. Halvparten av biltrafikkreduksjonen "forsvant" til kollektivtransport. Også på kveldstid, da det var gratis å passere, gikk biltrafikken ned. Da trengselsskatten var opphørt høsten 2006, lå biltrafikken fortsatt på et lavere nivå enn før forsøket begynte.

Trengselsskatten med tilhørende tiltak resulterte i en nedgang i trafikken CO₂-utslipp i et hverdagsdøgn på 14 prosent i indre by og 2,5 prosent i Stockholms län. Utover miljøet var yrkestrafikken og tjenestereisende de store vinnerne av forsøket. Trengselsskatten førte også til bedre framkommelighet for bussene, fordi biltrafikken var mindre.

En konklusjon er at bedre kollektivtransport ikke aleine kan minske køene. Men en velfungerende kollektivtransport var en forutsetning for at forsøket skulle gå bra – slik at det var lettere for folk å la bilen stå.

I september 2006 var det folkeavstemning, som resulterte i at Sveriges regjering vedtok at trengselsskatten skal gjeninnføres. Nå diskuteres det hva pengene skal brukes til: veg eller kollektivtransport.

Kilde: www.stockholmsforsoket.se

kollektivt når det ikke er køer på vegene. Det er derfor riktig med et visst avgiftsnivå i et vegprisingssystem også utenom rush, med mindre de generelle bilbrukskostnadene økes vesentlig.

Også i mindre byer kan en form for vegbetaling være fornuftig. Tønsberg innførte bomring i 2004, riktignok uten tidsdifferensierte takster. Reisevaneundersøkelser viser at bilførerandelen har sunket fra 64 prosent i 2001 til 59 prosent i 2005.

Hvordan skape oppslutning om vegprising?

Som beskrevet foreligger det mye faglig dokumentasjon på at vegprising er et effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken og køene i byer. Det er likevel stor skepsis mot vegprising blant folk flest. Institute for Public Policy Research (IPPR) har gjennomført flere studier om holdninger til vegprising under programmet [Building a National Consensus on Road User Charging](#). IPPR peker på at folk anser vegprising for å være ineffektivt, frihetsberøvende og en ny mulighet til å ta inn mer skatter på. I rapporten [Charging Forward – A review of public attitudes towards road pricing in the UK](#) konkluderer IPPR – ikke så veldig overraskende – at det er lite støtte blant folk flest til å bruke vegprising til å redusere køene på vegene. Det er derimot stor støtte til å bruke positive virkemidler i form av bedre kollektivtransport. Og det er faktisk få som mener at løsningen ligger i å bygge flere veger. Oppslutningen om vegprising øker når dette inngår i ei pakke med flere tiltak, f.eks. bedre kollektivtransport. Det samme gjelder dersom vegprising kombineres med en reduksjon i andre skatter eller avgifter. For å få oppslutning om vegprising peker IPPR bl.a. på at systemet må være enkelt og rettferdig, og at pengene må gå til bedre kollektivtransport eller reduksjon i andre skatter eller avgifter. Men: En provenynøytral vegprising-løsning vil, ifølge IPPR-studien [In the Fast Lane – Fair and effective road user charging in Britain](#), gi mer trafikk når det ikke er kø på vegene, slik at trafikkenes CO₂-utslipp i sum øker med 5 prosent. Det er neppe ønskelig.

Artikkelen [Vegprising rammer ikke nødvendigvis de fattige](#) i tidsskriftet Samferdsel nr. 4 – 2007, skrevet av Morten Welde i Statens vegvesen, burde også være av interesse i denne debatten.

5.4 Andre økonomiske og administrative virkemidler

Drivstoffavgiftene: Diesel er billigere enn bensin, tross høyere utslipp

Diesel gir høyere utslipp av helseskadelig luftforurensing enn bensin, og dieselbruken øker. Likevel er avgiftene på diesel lavere enn på bensin. Det burde vært motsatt. Lik pris på like utslipp er et viktig prinsipp som må brukes for å oppnå kostnads-effektive og tilstrekkelige utslippsreduksjoner. Generelt bidrar drivstoffavgiftene til å dempe den totale transportmengden, samtidig som gange, sykling og kollektivtransport blir mer attraktivt. Økte avgifter gjør det også mer lønnsomt å kjøre flere i en bil framfor å kjøre flere biler, i tillegg til at avgiftene stimulerer til teknologi-forbedring som gir mindre utslipp, f.eks. mer drivstoffgjerrige motorer.

MMI gjennomførte i august 2003 en telefonundersøkelse om persontransport i Norges største byer for Samferdselsdepartementet. Vi gjengir her tilbakemeldingene på to spørsmål:

Hva mener du er aller viktigst for myndighetene i din by å bevilge penger til: å styrke kollektivtransporttilbudet eller å legge bedre til rette for bruk av personbil?

76 % svarte: Styrke koll.tilbudet
11 % svarte: Legge til rette for privatbil
11 % svarte: Like viktig begge deler
1 % svarte: Vet ikke

Mener du det er riktig eller galt å øremerke inntektene fra bomringer til styrking av kollektivtilbudet, eller har du ikke noe synspunkt på dette?

52 % svarte: Riktig
25 % svarte: Galt
23 % svarte: Ikke synspunkt

Finansdepartementet offentliggjorde høsten 2004 en [oversikt](#) over bensinprisene i 13 vesteuropeiske land sett i forhold til lønnsnivå. Den viser at det bare er i Danmark at folk må jobbe mindre enn i Norge for å tjene nok til en liter bensin. I 2004 fikk en gjennomsnittlig norsk industriarbeider 14,6 liter bensin per arbeidstime. Svenskene fikk 10,9 liter, mens italienerne måtte nøye seg med 7,0 liter. Rapporten [Kollektivtransport i nordiske byer](#) fra Urbanet Analyse peker på at bensinen i Norge er 15 prosent billigere enn gjennomsnittet i Europa, målt i kjøpekraft.

Norges Naturvernforbund mener at drivstoffavgiftene må tilbake til nivået før reduksjonene i 2000 og 2001, som resulterte i ca. 3,2 milliarder kroner i årlig avgiftsreduksjon på diesel og bensin (jf. [Bilavgifter – rapport fra en arbeidsgruppe](#), avgitt til Finansdepartementet i 2003). Dette er penger som alternativt kunne vært brukt på satsing på miljøriktige transportløsninger. I første omgang må dieselpriisen opp på bensinnivå.

Mer biodrivstoff – men still miljøkrav

Biodrivstoff kan få langt større utbredelse enn i dag og dermed bidra til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. I 2010 må biodrivstoff ha en markedsandel på minst 5,75 prosent. Andelen må økes suksessivt og til minst 10 prosent innen 2015. Dagens avgiftsfritak på biodrivstoff bør videreføres, og myndighetene må innføre et omsetningspåbud på biodrivstoff, som gjør at forhandlerne må blande inn en viss andel biodrivstoff i det drivstoffet som selges. Samtidig må det stilles miljøkrav til biodrivstoffet. Det er mulig å produsere biodrivstoff (biodiesel, etanol og metan) fra biologisk avfall i Norge. Denne muligheten bør utnyttes maksimalt.

Bra klimaprofil på bilavgiftene, men varebilene er et smutthull

Norges Naturvernforbund er fornøyd med klimaprofilen på bilavgiftene fra 1. januar 2007, men satsene må skjerpes slik at det blir ytterligere avgiftslette for de mest effektive bilene og større skjerping på biler med utslipp fra 140 gram per kilometer og oppover. Effektkomponenten i engangsavgiften bør fjernes og overtas av CO₂-komponenten slik at engangsavgiften i større grad bidrar til utslippsreduksjoner.

Det er problematisk at endringene i engangsavgiften gir økt bruk av dieserbiler og dermed mer lokal luftforurensing. Bilavgiftene må endres slik at de premierer folk som velger biler/teknologi som gir relativt lite lokal luftforurensing, og gjør det dyrere for de som velger biler/teknologi med relativt mye lokal luftforurensing.

For varebiler betales det – uavhengig av endringene fra 1. januar 2007 – langt lavere engangsavgift, bare 22 prosent av satsene for vanlige biler. Varebilbrukerne får dermed små insentiver til å skaffe seg drivstoffgjerrige biler. Systemet kan faktisk bidra til at folk som ikke trenger å være mange i bilen, kjøper store og forurensende biler, noe som gjør dagens ordning ekstra miljøfiendtlig.

Kjøregodtgjørelser og pendlerfradrag må premiere miljøriktig transport

Kjøregodtgjørelsene i jobbsammenheng styres ikke av staten, men staten er en stor arbeidsgiver, i tillegg til at [statens reiseregulativ](#) danner mønster for andre virksomheters godtgjørelser. I tillegg gjelder statens satser som øvre grense for hva som ikke er skattepliktig godtgjørelse.

Norges Naturvernforbund mener det er feil at statens reiseregulativ gir høyere godtgjørelse for bruk av personbil (3 kr/km) enn for bruk av sykkel (1 kr/km). Det kanskje mest diskriminerende er likevel at det for sykkel kreves en minsteavstand på 5 km før det gis refusjon. Statens satser må endres. Og næringslivet må gå foran og stimulere til bruk av sykkel gjennom sine regler for kjøregodtgjørelse. Dette bør ses i

sammenheng med kravet i [arbeidsmiljøloven](#) om at arbeidsgiverne skal vurdere tiltak som fremmer fysisk aktivitet blant arbeidstakerne.

Vi mener også at dagens sats på 3 kr/km for personbil bør evalueres med tanke på om beløpet er for høyt. Dagens høye sats kan gjøre det privatøkonomisk lønnsomt å bruke egen bil framfor å reise kollektivt. "Overrefusjonsmotivert" bilkjøring i jobb-sammenheng er noe både miljø og næringslivet taper på.

Pendlerfradraget gjør det mer attraktivt å pendle langt. Dette bør senkes, og satsene bør differensieres avhengig av om en bruker privatbil eller reiser kollektivt.

Mer opplæring i økonomisk kjøring

Økonomisk kjøring (eco-driving) kan redusere drivstofforbruket med inntil 15 prosent. Temaet må få større tyngde i obligatorisk førerkortopplæring. I tillegg må myndighetene stimulere eksisterende førerkortinnehavere, både vanlig bilister og yrkessjåfører, til å gjennomføre kurs i økonomisk kjøring. Vi savner også større engasjement fra Statens vegvesens side i arbeidet med å redusere drivstofforbruket. Statens vegvesen bør drive informasjons- og holdningsskapende arbeid om økonomisk kjøring, oppmuntre til kompiskjøring m.m. Det kan være noe å lære av svenske Vägverket, se bl.a. følgende nettsider:

http://www.vv.se/templates/page3_4341.aspx

http://www.vv.se/templates/page3_257.aspx

Flytrafikken: For billig å forurense

Miljøavgiftene på flytrafikken er lave, og trafikken vokser kraftig. Lave priser på flybilletter skaper nye reisemønstre, der folk reiser mer og lengre enn før, og med en svært energikrevende og klimaskadelig transportform. Denne trenden må snus. Flytrafikken er en alvorlig klimatrussel, med klimakonsekvenser som er større enn bare CO₂-utslipp. Rapporten [Clearing the Air – The Myth and Reality of Aviation and Climate Change](#) fra Climate Action Network Europe og European Federation for Transport and Environment drøfter flytrafikkens klimakonsekvenser og mulige tiltak for å begrense disse.

Norges Naturvernforbund mener at dagens CO₂-avgift på flydrivstoff til innenriks bruk må økes. Så lenge det er lave eller ingen CO₂-avgifter på flydrivstoffet, mener Norges Naturvernforbund at klimaskaden bør betales gjennom f.eks. miljø- og avstandsdifferensierte seteavgifter, for både innenriks- og utenrikstrafikk. Avgiftene må ta høyde for at flytrafikken påvirker klimaet på andre måter enn bare gjennom utslipp av CO₂.

Norge bør vurdere å oppheve dagens ordning med salg av tax-free-varer i forbindelse med reiser mellom Norge og EU-land. Alternativt bør det åpnes for tax-free-salg også i forbindelse med grenseoverskridende tog- og bussreiser. Dagens ordning er en form for subsidiering av fly- og ferjetrafikken.

Behov for internasjonale avgifter

Norske myndigheter må jobbe for at det innføres internasjonale miljøavgifter på fly- og skipstrafikken. Første skritt kan være å inngå en nordisk, bilateral avtale om CO₂-avgift på flydrivstoff.

EU har vedtatt å innlemme flytrafikken i deres klimakvotesystem fra 2011, som også Norge vil delta i. Vi støtter [Svenska Naturskyddsföreningens](#) krav om at det må bli et eget kvotesystem som ikke muliggjør kjøp og salg av kvoter mellom flysektoren og andre sektorer. Dette fordi flytrafikken har effekter på klimaet utover utslipp av CO₂,

som ikke omfattes av kvotehandling. Effekten av systemet vil svekkes dersom andre sektorer gjennomfører utslippskutt og selger kvoter til flysektoren, som bruker kvotene til å gjøre større skader på klimaet.

Klimaregnskap for bedriftene

Vi foreslår at alle bedrifter etter regnskapsloven blir pålagt å føre et klimaregnskap, som må inkludere utslipp fra arbeidsreiser, forretningsreiser og godstransport. Det vil oppmuntre bedriftene til f.eks. å gi sine ansatte gratis kollektivtransport framfor gratis parkeringsplasser samt i større grad velge andre løsninger enn flyreiser.

5.5 NTP og sektorvise klimahandlingsplaner

Alle sektorer må bidra til at vi oppnår de store og nødvendige utslippsreduksjonene. Vi må unngå å komme i en situasjon der "ingen gjør noe", i håp om at andre sektorer skal ta mesteparten av støytten. Det er viktig å komme i gang med utslippsreduksjoner raskt, og det er viktig å hindre strukturer som bidrar til ytterligere utslippsvekst på sikt, noe som er særlig relevant for samferdselsektoren. Jo lenger vi venter med å iverksette utslippsreduksjoner, jo dyrere kan det bli.

Det er oppløftende at Soria Moria-erklæringen er tydelig på at alle sektorer skal ta klimaansvar. Der kan vi lese at: "*Regjeringen vil gjennomføre sektorvise klimahandlingsplaner, hvor det skal settes konkrete mål for hvor mye hver sektor skal bidra til at Norge når klimaforpliktelsene fra Kyoto.*" Som nevnt i kapittel 1 slår [St.meld. nr. 15 \(2001–2002\) Tilleggsmelding til St.meld. nr. 54 \(2000–2001\) Norsk klimapolitikk](#) fast at: "*Regjeringen vil føre en samferdselspolitikk som effektivt bidrar til å redusere klimagassutslippene fra sektoren.*"

NTP må bli et redskap som aktivt brukes for å redusere transportsektorens klimagassutslipp. NTP og klimahandlingsplanene må derfor samkjøres.

SFT-rapporten [Reduksjon av klimagassutslipp i Norge – en tiltaksanalyse for 2010 og 2020](#) fra 2005 viser at flere transportrelaterte tiltak for reduserte klimagassutslipp vil ha svært høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet (se figur 15 på side 42 og tabellen på side 52 i rapporten). SFTs analyse over areal- og transportplanleggingstiltak omhandler kun byer/tettsteder og viser at *samordnet godstransport på veg, kompakt byutvikling, tiltak for redusert bilbruk, bedre organisering av personreiser og tiltak for økt andel gående/syklende* til sammen vil gi en årlig utslippsreduksjon på ca. 0,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. De store vann-vinn-effektene av nevnte tiltak vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst – utover klimaeffekten – på i størrelsesorden 3 milliarder kroner årlig, altså ca. 4000–5700 kroner for hvert tonn CO₂ som spares inn. Det er derfor god grunn til å spørre hvorfor disse utslippsreduksjonene ikke blir gjennomført, når de gir så store positive samfunns effekter.²⁰

5.6 Norges Naturvernforbunds hovedkrav

- Arealplaner som fører til trafikkvekst, må gi regionale myndigheter grunn til å reise innsigelse mot planene. *Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging* (T-5/93) må styrkes og få status som forskrift.
- Revisjon av plan- og bygningsloven og eventuelt den kommende regionreformen bør bidra til forpliktende, regional transport- og arealplanlegging, der også nasjonale miljøhensyn ivaretas.

²⁰ Dersom det gjennomføres andre tiltak, f.eks. lavere utslipp per kjøretøykilometer, vil effektene av areal- og transportplanleggingstiltak kunne bli mindre. Se også Civitas-rapporten [Areal- og transporttiltak for reduksjon av klimagassutslipp i byer og tettsteder](#), skrevet på oppdrag for SFT. Se også oppdatert [tiltaksanalyse](#), som er mindre detaljert på kostnader.

- Staten må hjelpe kommunene til å føre en politikk som reduserer transport-omfanget og legger til rette for gange, sykling og kollektivtransport. Staten må gjøre det attraktivt for bykommunene å innføre restriktive virkemidler som vegprising og parkeringsrestriksjoner.
- Lovverket må justeres slik at eksisterende bomringer kan brukes til å regulere trafikken og dermed bli en form for vegprising. Pengene må kunne brukes på andre ting enn å bygge infrastruktur.
- Ved tildeling av statlige investeringer, midler fra belønningsordningen m.m. må nasjonale myndigheter sette strenge betingelser om at kommunene fører en transportreduserende arealpolitikk og er villige til å innføre restriktive virkemidler.
- Belønningsordningen må økes betydelig i beløp og bør etter hvert også omfatte flere byer. Pengene må kunne brukes til både kollektivtransport og tilrettelegging for gange og sykling.
- Verdien av parkering betalt av arbeidsgiver må skattlegges. Sekundært må gratis kollektivtransport betalt av arbeidsgiver unntas fordelsbeskatning.
- Myndighetene må åpne for at kommunene kan ilegge miljøavgift på private parkeringsplasser, bl.a. i byer og rundt kjøpesentre. Også regler som fastsetter maksimalt antall tillatte parkeringsplasser, bør vurderes innført.
- Diesellavgiftene må økes, og drivstoffavgiftene bør opp på nivået før reduksjonene i 2000/2001.
- Bilavgiftene må skjerpes slik at de i større grad premierer biler med lavt forbruk og gjør biler med høyt forbruk dyrere. Dette gjelder også varebiler. Samtidig må bilavgiftene i langt sterkere grad stimulere til bruk av biler/teknologi med lavere utslipp av lokal luftforurensing.
- Dagens avgiftsfritak på biodrivstoff bør videreføres, og myndighetene må innføre et omsetningspåbud på biodrivstoff, som gjør at det må blandes inn en viss andel biodrivstoff i det drivstoffet som selges. Samtidig må det stilles miljøkrav til biodrivstoffet.
- Statens reiseregulativ må endres slik at det blir minst like stor godtgjørelse for å sykle som for å kjøre bil. Refusjonssatsene for bruk av personbil bør evalueres med tanke på om beløpet er for høyt. Dagens høye sats kan gjøre det privatøkonomisk lønnsomt å bruke egen bil framfor å reise kollektivt.
- Pendlerfradraget bør reduseres, og satsene bør differensieres avhengig av om en bruker privatbil eller reiser kollektivt.
- Økonomisk kjøring må få større tyngde i obligatorisk førerkortopplæring. I tillegg må myndighetene oppmuntre eksisterende førerkortinnehavere til å gjennomføre kurs i økonomisk kjøring. Statens vegvesen må engasjere seg mer for å redusere drivstofforbruket.
- Det må innføres økte klimagassavgifter på fly, som også må gjelde utenlandstrafikken. Norske myndigheter må jobbe for internasjonale miljøavgifter på fly- og skipstrafikken. Første skritt kan være å inngå en nordisk, bilateral avtale om CO₂-avgift på flydrivstoff.
- Ordningen med salg av tax-free-varer i forbindelse med utenriks fly- og ferjereiser bør vurderes i et miljøperspektiv.
- Flytrafikken i Europa må få et eget kvotesystem som ikke muliggjør kjøp og salg av kvoter mellom flysektoren og andre sektorer.
- Alle bedrifter må etter regnskapsloven bli pålagt å føre et klimaregnskap.

Vedlegg

I forbindelse med arbeidet med rapporten *Transportstrategi for miljø og næringsliv* har Norges Naturvernforbund vært i dialog med Transportbrukernes Fellesorganisasjon og Trygg Trafikk. Vi har gått sammen om et felles innspill til NTP-arbeidet, for å synliggjøre at det er mange tiltak som bør gjøres, som er til nytte for både næringsliv, trafiksikkerhet og miljø. Her følger innspillet:

Transportbrukernes
Fellesorganisasjon



Fellesinnspill til Nasjonal transportplan 2010–2019

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF), Trygg Trafikk og Norges Naturvernforbund ønsker å fronte felles standpunkter i transportpolitikken som innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019.

Våre organisasjoner har naturlig nok forskjellig tilnærming til transportpolitikken. Dette kan kort oppsummeres som følger:

- Transportbrukernes Fellesorganisasjon sitt hovedfokus ligger på tiltak som gjør transporten mer effektiv.
- Trygg Trafikk har som mål å redusere ulykkene som følger med transport.
- Norges Naturvernforbund ønsker å redusere miljøbelastningene ved transport.

Vi erkjenner at det er flere tiltak som gir nytte for både næringsliv, trafiksikkerhet og miljø. I dette notatet vil vi utdype noen hovedpunkter som vi er enige om. Vi mener forhold som oppfyller disse kriteriene, bør tillegges avgjørende vekt i utformingen av neste NTP.

Et tilgivende vegsystem

Norge har vedtatt en Nullvisjon for ulykker i vegtransporten. Nullvisjonen bygger på etikk, vitenskaplighet og ansvar (jamfør Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet). Dette innebærer blant annet at kunnskapen om vår begrensede mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premisset for valg av løsninger og tiltak. Vegtrafikksystemet skal utformes slik at det bistår trafikantene til sikker atferd og beskytter mot fatale konsekvenser av normale feilhandlinger. Menneskets tåleevne er målt gjennom kollisjonstester. Disse viser at hvis man frontkolliderer i 70 km/t har man relativt store sjanser for å overleve i møte mellom likeverdige biltyper. Øker farten ut over dette, reduseres sjansene for å overleve dramatisk. Tilsvarende kriterier er 50 km/t for sidekollisjon og 30 km/t når en fotgjenger eller syklist blir påkjørt av en bil. Med bakgrunn i en vedtatt nullvisjon og den kunnskapen som finnes, mener vi at NTP skal gi klare føringer for at dette skal være retningsgivende for utforming av vegsystemet og fastsettelse av fartsgrensene.

Etablering av fysisk skille mellom kjøreretningene og mellom ulike trafikantgrupper må prioriteres. Denne typen tiltak forebygger møteulykker og ulykker med myke

trafikanter, og vi mener at dette må prioriteres i langt høyere grad enn det som er tilfellet i dagens transportplan.

Det er mange mindre utbedringstiltak som kan bidra positivt for økt trafiksikkerhet og gi mer forutsigbare næringslivstransporter. I tillegg til økt vedlikeholdsinnsett med trafiksikkerhetsfokus ber vi om at fjerning av ulykkespunkt og punktvisse flaskehalsar får høy prioritet i NTP.

Gulrot og pisk nødvendig i bytransporten

Hovedgrepet i bytransporten må være å redusere matpakkebilismen slik at det blir økt framkommelighet og forutsigbarhet for kollektivtransport, for næringstransporter og for gående og syklister. Redusert biltrafikk bidrar til miljøforbedringer på flere områder, bl.a. reduserte klimagassutslipp, redusert luftforurensing støy og økt trivsel, men også til færre trafikkulykker. Næringslivet opplever store og uforutsette forsinkelser ved arbeidsreiser og varelevering i og rundt byene. Når lagrene i økende grad er "på vegen", medfører dette økte produksjonskostnader og tapte inntekter.

Både staten og kommunene har et ansvar for å iverksette tiltak som gir bedre miljø, sikkerhet og forutsigbarhet. Staten må stimulere kommunene til å føre en politikk som bygge opp under nasjonale miljø- og transportpolitiske mål. Den såkalte belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er et viktig statlig virkemiddel. Dersom målet om redusert biltrafikk i byene skal nås, bør denne utvides i omfang, samt omfatte flere tiltak.

Lokale myndigheter må føre en arealpolitikk som i større grad ses i sammenheng med transportpolitikken, og det må legges langt bedre til rette for trygg og effektiv gange og sykling. Det er i denne sammenhengen viktig at kollektivtilbudet blir utvidet, slik at det er kapasitet til å ta i mot nye reisende som parkerer bilen som følge av andre tiltak som iverksettes, f.eks. parkeringsrestriksjoner og vegprising. Vi mener derfor at bevilgningene til drift av og investeringer i kollektivtransporten i og rundt byene må økes, noe som viser høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

For kollektivtransporten er framkommelighet, regularitet og frekvens viktige stikkord. Bedring på disse områdene gir et mer attraktivt tilbud med redusert reisetid for trafikantene. Bedre framkommelighet reduserer kostnadene for kollektivtransportutøverne, og gir grunnlag for flere avganger (økt frekvens) eller reduserte takster. Det er viktig at byområder sikres nok riksvegmidler til å gjennomføre framkommelighetstiltak i form av egne kollektivfelt, signalprioritering etc.

Gange og sykling er undervurderte transportformer

Gange og sykling er de desidert mest miljøriktige transportformene. Gange inngår, i mer eller mindre grad, som en naturlig del i alle reiser. Både gange og sykling har lav status som transportformer, til tross for at økt fysisk aktivitet kan gi svært store samfunnsmessige fordeler og direkte økonomiske innsparinger.

Det er et mål å legge til rette for økt sykkelbruk, jamfør [NTP 2006–2015](#) og [Nasjonal sykkelstrategi](#). I byer og tettsteder er det et stort potensial for vekst i sykkelbruken, ikke minst fordi det brukes bil også til mange av de korte reisene. Om en betydelig del av disse kan utføres med sykkel eller til fots, vil dette gi både bedre miljø, bedre folkehelse og reduserte transportkostnader for gjenværende motorisert trafikk. Det vil også være en fordel for kollektivtransporten og næringslivets transport.

Økt sykkelbruk kan imidlertid gi flere ulykker. Reduksjon av ulykker med myke trafikanter er i [Nasjonal handlingsplan for trafikkikkerhet 2006–2009](#) satt som ett av tre satsingsområder. For å redusere antall trafikkulykker med myke trafikanter mener vi det er nødvendig i langt større grad å prioritere behovene til fotgjengere og syklister i transportplanleggingen – og tilrettelegge for god og tilpasset opplæring og informasjon til disse trafikantergruppene. Det er viktig å legge til rette for økt sikkerhet og framkommelighet for disse trafikantergruppene, spesielt i tettbyde strøk. Vegsystemet må tilrettelegges slik at utforming og regelverk ses i sammenheng, og der systemet kommuniserer entydig med brukerne og inviterer til ønsket atferd. Et godt utbygd gangveg- og sykkelvegnett – der syklister og fotgjengere har hver sin arena – med tydelige regler, enhetlig skilting og selvforklarende oppmerking i vegbanen ved konfliktpunktene, vil bidra til den ønskede økning i disse transportformene, samtidig som sikkerheten kan ivaretas.

Biltrafikken bidrar også til utrygghet, som igjen bidrar til at færre går eller sykler, noe som igjen kan føre til mer biltrafikk. Et godt eksempel på dette er at foreldre ikke lar barna sine gå til skolen fordi det er mye trafikk. Foreldre som kjører barna sine til skolen, bidrar til enda mer trafikk og dermed fare for skolebarna. Denne negative spiralen må snus. Et viktig grep for å gjøre det mer attraktivt å gå, er å innføre større bilfrie områder eller områder der bilene må opptre på de myke trafikantenes premisser, både i bysentra og rundt skolene. Dette vil gjøre det mer attraktivt å gå og sykle, gi økt trafikkikkerhet, og dempe bilbruken fordi tilgjengeligheten til bil går ned. For at næringslivets transporter skal få bedre framkommelighet, er det viktig at det blir tilrettelagt for hensiktsmessig varelevering, samtidig som trafikkikkerheten blir ivarettatt for gående og syklister.

Næringslivet ønsker tilrettelegging for intermodal transport

Kraftig vekst i de totale godstransportmengdene gjør det ekstra viktig at så mye gods som mulig går på sjø og bane.

Næringslivet etterspør transport som oppfyller kriteriene pris, tid, kvalitet og pålitelighet. Næringslivet har i prinsippet ingen preferanser med tanke på transportmiddel, men på oppfylleelsesgraden av disse kriteriene. Det må derfor legges til rette for at godstransport på sjø og bane styrkes ved ett eller flere av kriteriene. Dette vil styrke konkurransevnen til næringslivet, bedre miljøet og bidra til å redusere antall trafikkulykker. NTP-rapporten [Tiltak for å fremme med intermodal eller multimodal godstransport](#) peker på flere virkemidler.

I en transportkjede blir godset som regel transportert en del av strekningen med bil. Unntaket er der både avsender og mottaker har direkte tilknytning til jernbane eller havn. Ettersom omlasting krever en viss innsats, er transport som inkluderer sjø eller bane i praksis kun aktuelt på lengre strekninger. Andelen gods som blir fraktet intermodalt, øker med antall kilometer godset skal transporteres. En viktig mulighet til å påvirke valg av transportør er tilrettelegging for intermodal transport.

Det er viktig at nasjonale havner og godsterminaler sikres god atkomst til veg- og jernbanenettet. Flaskehals på tilknytningsvegene fungerer som barrierer for overføring av gods fra veg til sjø og bane.

Mer effektiv godstransport på sjø

Potensialet for å få mer gods på sjø mellom Norge og kontinentet er stort. Flere direkteruter mellom kontinentet og Vestlandet/Midt-Norge er en mulighet. Det

samme gjelder satsing på høyfrekvente pendelruter mellom sentrale europeiske havner og havner i Sør-Norge.

For å oppnå høyfrekvente ruter bør tiltak rettes inn mot et fåtall transportkorridorer. Da får investeringene bedre avkastning, i tillegg til at det økonomiske grunnlaget for lønnsomme transporter øker, noe som er en forutsetning for høy frekvens.

Sjøtransporten er i stor grad brukerfinansiert, noe vegtrafikken i mindre grad er. Avgiftsnivået i godssektoren må gjennomgås med tanke på å redusere avgiftsgapet mellom vegtransport og sjøtransport. Dette er et godt eksempel på andre viktige faktorer som påvirker fordelingen mellom transportgrenene og som ikke tradisjonelt behandles i transportplanen.

Mer effektiv godstransport på bane

Godstrafikken på jernbanen øker, særlig innen kombinerte transporter. CargoNet leverer attraktive transporttjenester med høyfrekvente pendeltog mellom landsdelene og til/fra utlandet. En ytterligere trafikkvekst opplever nå hindringer i form av mangel på lokomotivførere, lokomotiv og vogner. Utover dette ligger de største begrensningene i kapasiteten på terminalene. Denne må økes, samtidig som det også gjennomføres kapasitetsøkende tiltak på banenettet, i form av flere og lengre kryssingsspor for lange godstog.

De økonomiske og organisatoriske rammebetingelsene for godstransport på bane må bidra til at mer gods flyttes fra veg til bane. Vi vil spesielt nevne godskjenningsprosedyrene for rullende materiell dvs. lokomotiv og vogner, som påfører jernbanen konkurransemessige ulemper i dag. Innen vegtransporten er det slik at leverandøren av kjøretøy sørger for at materiellet godkjennes for bruk. Slik er det ikke innen jernbanen. Hvert selskap må sørge for å få godkjent sitt rullende materiell av Statens jernbanetilsyn, noe som kan være en omfattende, tidkrevende og dermed kostbar jobb, særlig dersom det skal tas i bruk materiell som ikke har vært i bruk i Norge tidligere. Vi mener at leverandøren av materiellet må kunne få godkjent det materiellet den selger eller leier ut, med eventuelle bruksbegrensninger. Alle selskap som tilfredsstiller de krav som stilles, må da kunne bruke det aktuelle materiellet til det som det er godkjent for.

Det er i dag fri konkurranse om godstrafikk på banenettet. Skal denne konkurransen være reell slik at det kan tilbys flere transportløsninger på bane, bør ikke terminalene eies eller drives av noen av togoperatørene. Når det gjelder prioriteringer mellom persontog og godstog når ruteplanene skal fastsettes, kan det på kort og mellomlang sikt være riktig at godstog får noe høyere prioritet. Det langsiktige målet bør likevel være at jernbanen bygges ut med tilstrekkelig kapasitet slik at den kan ta unna betydelig økte godsmengder, samtidig som jernbanen utvikles til å være et attraktivt, miljøriktig og trafikksikkert alternativ for personreiser.

Et konkret eksempel er transporten av fisk fra Nord-Norge. Fisken blir i dag transportert til land i Nord-Norge og videre med vogntog. Vi ønsker at fisken heller fraktes med tog fra sentrale terminaler langs banenettet i Nordland. En slik satsing gjøres ved å øke kvaliteten for togtransporten ytterligere. Aktuelle tiltak kan være bedre planlegging av ruter/slots, prioritering av godstransport i forhold til persontransport og investeringer i infrastruktur som terminaler og kryssingsspor.

Transportbrukerne og vareeierne vil kunne forbedre sine resultater betydelig, dersom en utvikler en effektiv godstransport som var baseres på båt og bane. Dette gjelder i forhold til både framføringshastighet, kapasitet og frekvens. For miljøet vil hvert

tonn med fisk som flyttes fra veg til bane, bidra til et bedre miljø. I tillegg vil det kunne innebære redusert ulykkesrisiko, med betydelige positive samfunnsøkonomiske konsekvenser i form av reduserte ulykkeskostnader.

Bedre logistikk reduserer transportomfanget

Globalisering og sentralisering er tunge drivkrefter som øker næringslivets transporter. Globaliseringen gjør at produksjonen flyttes bort fra konsumenten. Den viktigste drivkraften her er den økte varehandelen med Østen. Vi ser også en klar tendens til sentralisering av lagerstruktur. Flere bedrifter har rasjonalisert sin lagerdrift, og har nå gjerne et felleslager nasjonalt, eller et felleslager nordisk.

Fyllingsgraden på bilene er vesentlig for effektiviteten i transporten. Dette er i hovedsak en sak som bedriftene må løse, og har incentiv til å løse, internt. Vi ser likevel at gode systemer for flåtestyring er avhengige av støtte fra kartsystemer. Ettersom disse kan være svært kostbare, blir det en høy terskel for mindre transportører å anskaffe slike kartsystemer, noe som igjen gjør det vanskeligere å optimalisere logistikken. Det er ønskelig at Norge ligger i front når det gjelder forskning og utvikling og kommersialisering av sporings- og styringssystemer for gods.

Redusere klimagassutslipp

Utslippene av klimagasser er et betydelig problem, og næringslivet har sin del av ansvaret for utslippene. Det viktigste er at aktørene gjennomfører egne utslippsreduksjoner. Dette kan suppleres med kjøp av klimakvoter.

NTP-arbeidet videre

For å unngå at vi får en transportplan som bærer preg av en sammenstilling av fire transportsektorer, er det ønskelig at de fire transportetatene i fellesskap legger fram en utredning der transportnettverket og transportkjedene blir sett i sammenheng. En slik samordning av den videre prosessen med NTP er svært viktig for å få fram en grundig miljøvurdering av de ulike transporttilbudene og samspillet mellom disse.

For organisasjonene:

Petter Haas Brubakk, styrlleder i Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Kari Sandberg, direktør i Trygg Trafikk

Lars Haltbrekken, leder i Norges Naturvernforbund

