

# NTP og retningslinjer

Møte med samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa  
14. februar 2011

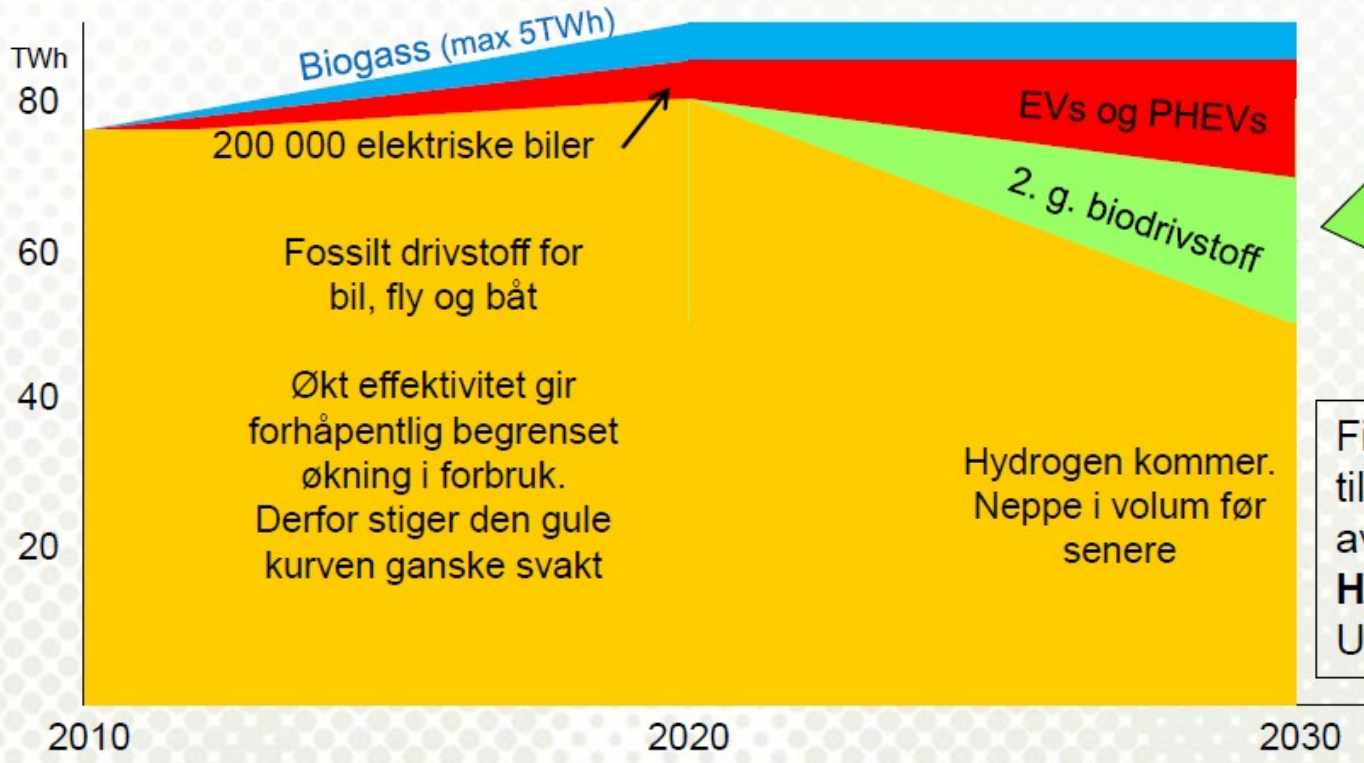
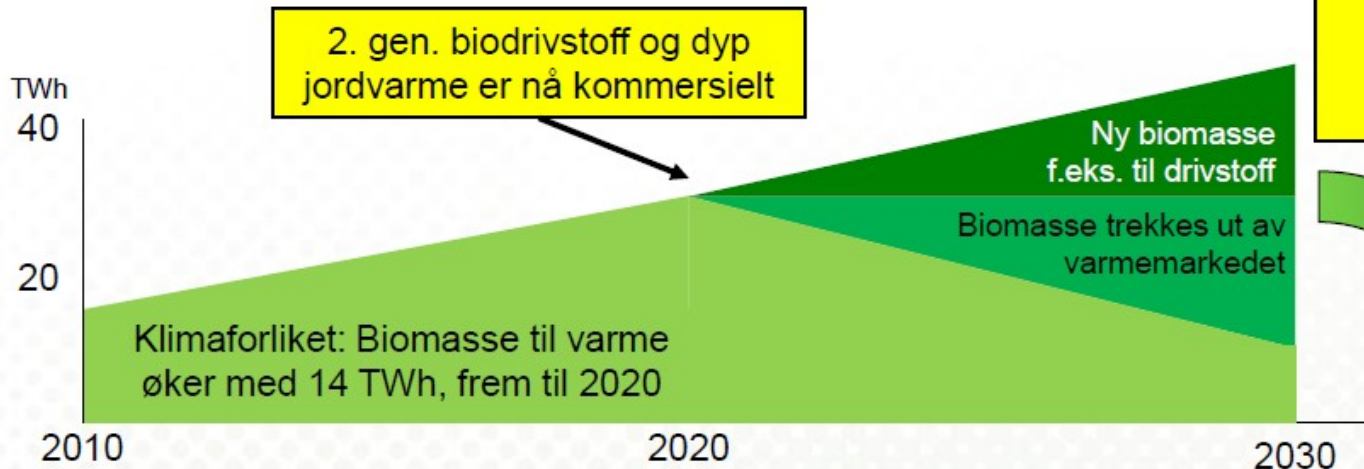
Bellona – Framtiden i våre hender –  
Friluftslivets fellesorganisasjon – Greenpeace –  
Natur og Ungdom – Norges Naturvernforbund –  
Norsk forening mot støy – WWF-Norge



# Hvorfor NTP er viktig for oss

- Transportreduserende tiltak gir mange vinn-vinn-effekter på miljø- og sikkerhetsområdet:
  - Klimagassutslipp og energiforbruk
  - Lokal og regional luftforurensing
  - Støy
  - Nedbygging av matjord
  - Nedbygging av naturområder
  - Trafikksikkerhet: 55 flere drepte og hardt skadde som følge av trafikkvekst på 1,4 prosent årlig 2010–2014
  - Folkehelse
- Transportreduserende grep er en forutsetning for å gjøre den gjenværende transporten bærekraftig, i og med at fornybare og klimavennlige drivstoff er en begrensa ressurs, se figur neste side

# Biomasse til varme og transport i fremtiden:



Figuren er stilt til disposisjon av **Petter H. Heyerdahl**, UMB



# Klimamålet i målstrukturen

- NTP må bidra til at nasjonale miljømål og miljøforpliktelser innfris
- Infrastrukturen har lang levetid og påvirker arealbruk og transportmønster i mange tiår, om ikke hundreår
- Klimamålet i målstrukturen må utvides og tilpasses konsekvensene av infrastrukturpolitikken. Målet må være i tråd med 2-gradersmålet, som er offisiell norsk klimapolitikk og en viktig del av Copenhagen Accord
- 2-gradersmålet krever at den rike delen av verden reduserer sine klimagassutslipp med 95 prosent innen 2050 sett i forhold til 1990-nivå, noe klimamålet må ta utgangspunkt i

# Bra utredning

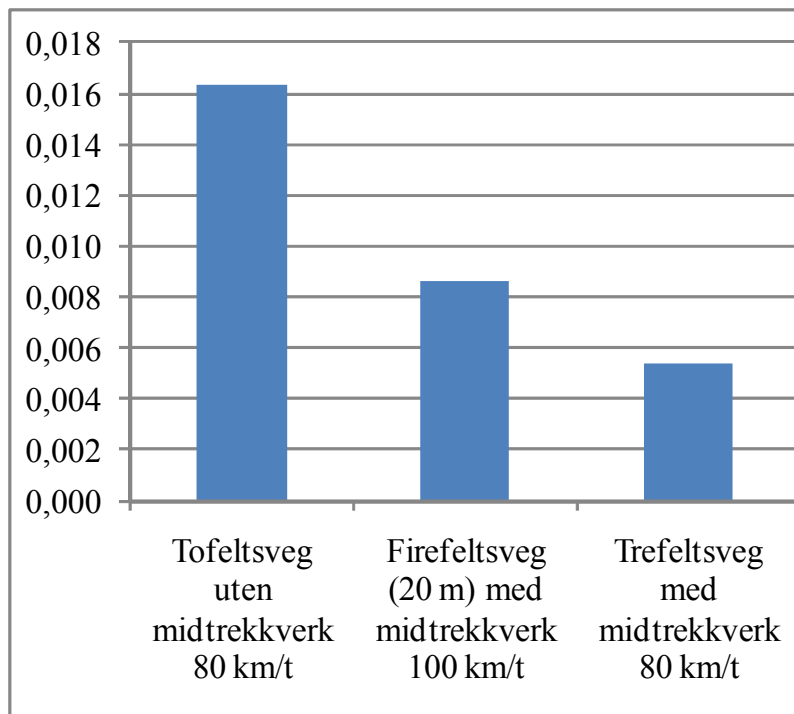
- Utredningsrapporten fra transportetatene viser at det må kraftig lut til for å bremse biltrafikkveksten i byområdene
- Den viser også at det ikke er nok med fokus på bare korte reiser. Om alle bilturer på under 3 km erstattes av gange/sykling, vil det være veldig bra for bymiljø, støy- og luftforurensing og folkehelse, men det vil ikke redusere vegtransportens klimagassutslipp med mer enn 3 prosent
- Rapporten er et godt utgangspunkt for en snuoperasjon i transportsektoren, men den peker på flere målkonflikter. Det er viktig at disse ikke feies under teppet

# Målkonflikt (1)

- Utbygging av motorveger gir store klimagassutslipp, forer byområdene med mer trafikk og trafikkork og påvirker langsiktig arealbruk og utslipp
- Firefelts E 18 Langangen–Grimstad vil ifølge Statens vegvesens konseptvalgutredning øke vegtrafikkens klimagassutslipp med 40 prosent
- Hvorfor bruke store ressurser på motorveger som gir økte klimagassutslipp, store naturinngrep og bygger ned matjord, når pengene heller kan brukes på å utbedre og sikre en langt større del av vegnettet?
- Dersom trafikkveksten blir som prognosene viser, vil omfanget av firefeltsveger måtte økes fra ca. 600 km til ca. 2200 km, om vegnormalene ikke endres

# Ingen målkonflikt mellom trafiksikkerhet og miljø

- ❄ Rune Elvik (TØI): "Vil vi redusere antall drepte og hardt skadde ved hjelp av bedre veger, er bygging av firefelts motorveger den desidert dyreste måten å gjøre det på. Billigst og best er en kombinasjon av midtfelt, streknings-ATK, bedre vegbelysning og mindre utbedringer av sideterrenget."



Antall hardt skadde og drepte per millioner kjøretøykilometer ved ulike vegtyper og fartsgrenser når antall kjøretøy er på 10 000 i døgnet. Kilde: SINTEF-rapporten *Ulykkeskostnader ved ulike vegbredder med forskjellig dimensjonerende trafikk*

# Målkonflikt (2)

- Mens Storbritannia stopper utvidelsen av Heathrow av klimahensyn, skal Norge utvide flere av de store flyplassene for å få plass til flere ferie- og fritidsreiser
- Bare én ny daglig avgang hver retning mellom Oslo og New York, som SAS skal starte opp i slutten av mars, vil gi en klimaeffekt som tilsvarer 50 000 privatbiler
- Norwegian planlegger nye ruter til blant annet New York og Bangkok. Forutsatt daglige avganger på disse to rutene vil de påvirke klimaet tilsvarende 100 000 privatbiler, som tilsvarer utslippsreduksjonen av kraftig satsing på elbiler, som skissert i Klimakur
- Mens det pågår en viktig og grundig debatt om utslippsreduksjoner i andre sektorer, er det fritt fram for store nye utslipp i luftfartssektoren, knapt uten politisk debatt og uten krav om miljøkonsekvensutredninger eller KS1



# Få orden på jernbanen

- Det er prisverdig at statsråden er tydelig på at utfordringene i jernbanetrafikken må løses
- Vi er kjent med at utfordringene handler om mer enn penger, bl.a. kompetanse
- Vi forventer likevel fullt trykk fra ministerens side i denne saken, og at penger ikke blir en flaskehals
- Vi forventer også at Ruteplan 2012 iverksettes så raskt det lar seg gjøre, og at midlene til dette stilles til disposisjon
- Å få et pålitelig jernbanenett nå er viktig, men det løser ikke de langsiktige utfordringene med tanke på kapasitet og jernbanens konkurranseevne

# Visjoner for jernbanen (1)

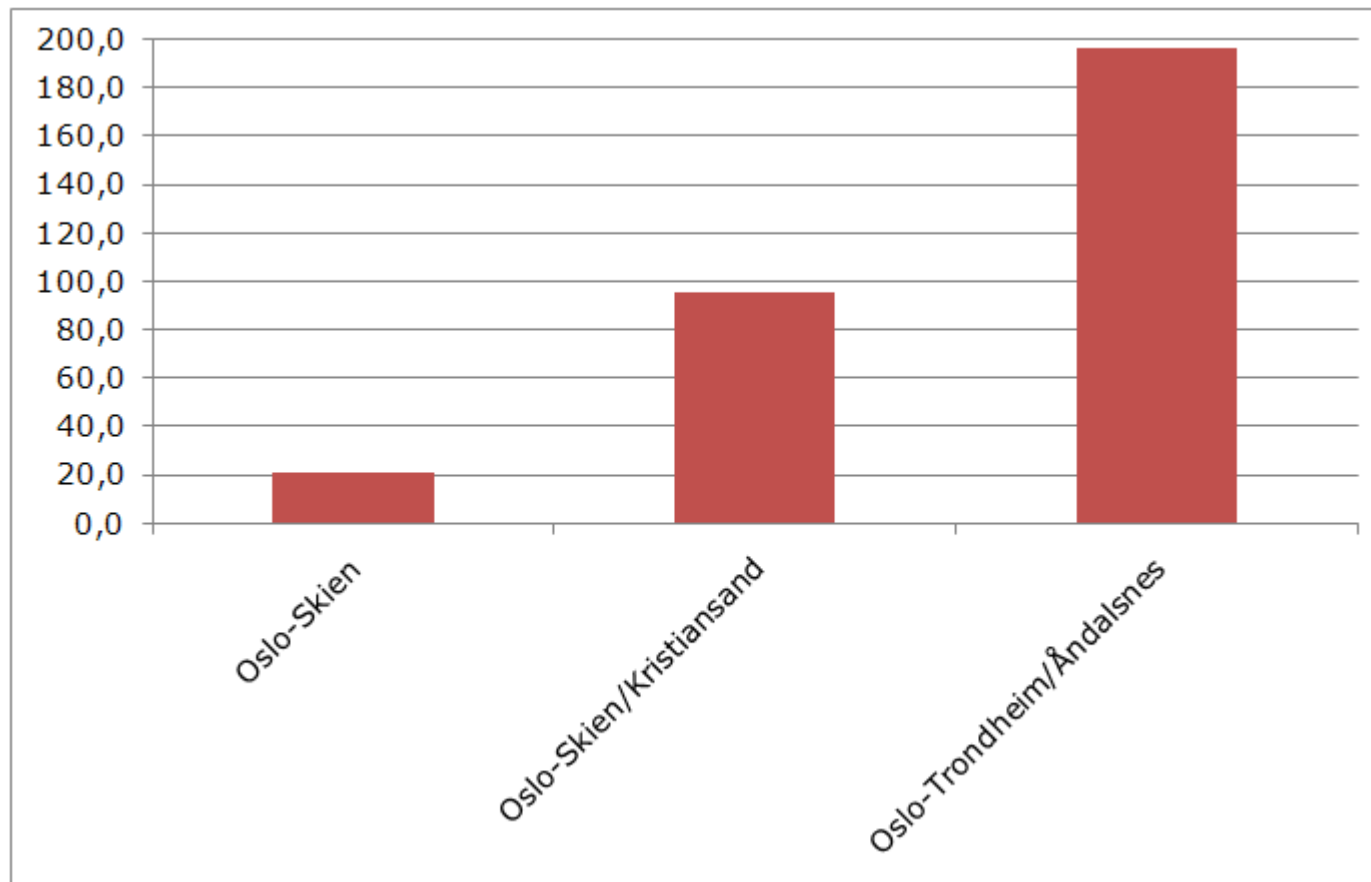
- Jernbanen må gjøres i stand til å flytte betydelige transportmengder fra veg og luft til bane i de trafikkunge korridorene i Sør-Norge og til/fra Sverige
- Noen framstiller det som om dette kan gjøres gjennom å bygge noen kortere delstrekninger og forlenge kryssingsspor. Det er naivt
- Sett slutføringsdato for utbygging av IC-trianglet til 2023, og vær nøye med hastighetsstandard. Det som bygges nå, må være konkurransedyktig de neste hundre åra!
- Høyhastighetsbaner mellom landsdelene for både person- og godstog er et viktig grep, som også kan bidra til nasjonal aksept for kraftig jernbanesatsing

# Visjoner for jernbanen (2)

- ❖ Vi foreslår at Jernbaneverket får tre alternative økonomiske investeringsrammer å forholde seg til i planfasen:
  - ❖ Nullalternativet (5 mrd. kr årlig)
  - ❖ Middelsalternativet (10 mrd. kr årlig)
  - ❖ Satsingsalternativet (15 mrd. kr årlig)
- ❖ Ekstern finansiering kan supplere og framskynde bygging av høyhastighetsbaner
- ❖ Rammene må ta høyde for eventuelle store investeringer i langsiktig banekapasitet i Oslo-området (ny tunnel m.m.) i slutten av planperioden
- ❖ Det er viktig at jernbanesatsing bidrar til omprioritering av vegmidlene

# Reduksjon i klimagassutslipp

Scenario 2, 1000 t CO<sub>2eq</sub> / år, gjennomsnitt



# Godstransport

- Næringslivets behov for godstransport i byområdene forsterker nødvendigheten av restriktive grep (køprising)
- For transport over lengre distanser må strategien fortsatt være å flytte gods fra veg til sjø og bane, av hensyn til miljø og trafiksikkerhet
- På kort sikt er terminaler og kryssingsspor viktig. På lengre sikt er dobbeltspor i IC-trianglet, høyhastighetsbaner for flerbrukstrafikk og eventuell ny tunnel gjennom Oslo avgjørende for å få nok kapasitet og konkurransedyktig godsfrakt på bane
- I tillegg trengs det virkemidler som sikrer at økt banekapasitet utnyttes, f.eks. at staten tar en større del av terminal- og omlastingskostnadene for kombinerte transporter

# Sterkere grep i byområdene!

- Akershus er norgesmester i bilkjøring. Mye kjøring og utslipp oppstår i de større byområdenes omland
- Staten må ta et større grep, for å sørge for at nasjonale miljømål ivaretas av lokale og regionale myndigheter
- Viktige stikkord:
  - Vesentlig styrking av belønningsordningen (3–4 mrd. kroner årlig, som ifølge transportetatene bør vurderes), med strenge krav om at restriktive tiltak faktisk tas i bruk
  - Kreve forpliktelser fra lokale og regionale myndigheter om trafikkreduserende grep ved statlige investeringer
  - Større statlig ansvar for å finansiere drift av kollektivtrafikken
  - Sterk statlig satsing på sykkeltiltak både direkte – og indirekte, gjennom stimuleringsordninger
  - Praktisere fordelsbeskatning av gratis parkering på jobb

# Oppsummering (1)

- NTP må bidra til at nasjonale miljømål og miljøforpliktelser innfris
- Klimamålet må utvides slik at det også speiler 2-gradersmålet og langsiktige behov for utslippskutt
- Transportetatene må få et klart oppdrag om å prioritere tiltak i tråd med langsiktige miljømål:
  - Sykkelveger og kollektivfelt samt utbedringer og trafiksikkerhetstiltak på hele vegnettet framfor nye motorveger
  - Konkurransedyktig jernbane framfor utvidelse av de store lufthavnene

# Oppsummering (2)

- Jernbaneverkets rammer må økes vesentlig, slik at det blir mulig å løse kortsiktige utfordringer og samtidig realisere et konkurransedyktig jernbanenett:
  - Dobbeltspor i IC-trianglet og første høyhastighetsbane for person- og godstog er ferdig innen planperiodens utløp (2023)
  - Banenettet takler tredobling av godstrafikken
- Staten må ta større grep i byområdene, for at nasjonale miljømål kan innfris. Det betyr strengere krav til lokale myndigheter, sterkere belønningsordninger samt statlige bidrag til drift av kollektivtransport:
  - De 4–5 største byområdene har innført køprising innen 2020
  - Sammenhengende sykkelvegnett er utbygd i alle byer og tettsteder