



Oslo, 13. mai 2011  
Deres ref.: 10/1988-KD

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010  
0030 OSLO

## **HØRINGSUTTALELSE TIL EUs HVITBOK OM TRANSPORT**

Vi viser til høringsbrev datert 13. april angående høring av hvitbok om EUs transportpolitikk fram mot 2050. Norges Naturvernforbund avgir herved sine kommentarer.

### **Miljø- og klimamål**

Naturvernforbundet er opptatt av transport da omfanget av transport har en direkte innflytelse på de fleste natur- og miljøparametrene. For å oppnå størst mulig miljøforbedring er det viktig å begrense transportomfanget – og særlig veg- og lufttransporten.

Ifølge FNs klimapanel må den rike delen av verden redusere sine utslipp med 25–40 prosent innen 2020 og 80–95 prosent innen 2050, sett i forhold til 1990-nivå, dersom temperaturen ikke skal stige mer enn 2,0–2,4 grader.<sup>1</sup> Klimatoppmøtet i Cancun i fjor har vedtatt at temperaturstigningen ikke skal overstige 2 grader.

Hvitbokas mål om at transportsektorens klimagassutslipp må reduseres med 60 prosent i perioden 1990–2050 er bra. At ambisjonene er noe lavere for transportsektoren enn hva som kreves for å nå 2-gradersmålet, er i utgangspunktet uheldig, men det kan forsvares med at EU har høye utslipp fra energisektoren som ventelig vil og må reduseres forholdsvis mye mer. Mer alvorlig er det at EUs utslippsmål for perioden 1990–2030 legger opp til en *vekst* på 8 prosent (som i praksis innebærer en reduksjon på 20 prosent i perioden 2008–2030). EU skyver dermed utslippsreduksjonene i transportsektoren foran seg, uten å ha tilstrekkelig konkrete løsninger på dem. Dette er neppe i tråd med førevar-prinsippet. Og det strider klart mot hvitbokas tydelige påpeking av at det tar lang tid å planlegge og bygge infrastruktur, og at de valg vi treffer i dag, er avgjørende for transportmulighetene i 2050.<sup>2</sup> Naturvernforbundet vil tydelig understreke dette og ber norske myndigheter arbeide for at hvitboka får et langt mer ambisiøst mål for perioden fram til 2030.

Naturvernforbundet er ellers opptatt av at hvitboka setter mål og grenser for transportsektoren også på andre områder, som støy, luftforurensing, nedbygging av matjord, nedbygging av naturområder etc.

### **Trafikkvekst**

Hvitboka er tydelig på at redusert mobilitet ikke er noen løsning (jmfør punkt 18 i hvitboka). Naturvernforbundet har vanskelig for å ta EUs klimamål på alvor dersom tiltak

---

<sup>1</sup> Se: [http://naturvernforbundet.no/klima/fakta\\_om\\_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.htm](http://naturvernforbundet.no/klima/fakta_om_klimaproblemet/bakgrunn-hvor-mye-maa-utslippene-reduseres-article82-751.htm)

<sup>2</sup> Se punkt 20 i hvitboka. Vi vil i tillegg understreke at ny infrastruktur og nye transportmuligheter påvirker arealbruken og dermed styrer transportetterspørselen, noe som er vanskelig å reversere. Dersom det eksempelvis bygges nye veger som legger til rette for mer pendling og dermed resulterer i nye boligfelt lenger unna byene, så er det nærmest umulig i ettertid å fjerne et slikt nyskapt transportbehov.

som retter seg mot det totale transportomfanget, ekskluderes fra debatten. Det er verd å understreke at mange transporttiltak skaper ny trafikk, bl.a. kortere reisetider gjennom f.eks. nye motorveger samt flere flyruter og billigere billetter. Mener EU at det skal være fritt fram for alle tiltak som øker trafikken og dermed gjør det enda vanskeligere å nå EUs egne miljømål?

For hver prosent veg- og flytrafikken vokser, jo kraftigere lut trengs for å redusere trafikken miljølempet.

Vi kan ikke se at EU har noen troverdig plan som viser at en fortsatt vekst i veg- og flytrafikken gjør det mulig å innfri helt nødvendige miljø- og klimamål. Vi vil tilføye at den norske luftfartsbransjens bærekraftsplan<sup>3</sup> legger opp til en vekst i klimagassutslipp på 70–80 prosent i perioden 1990–2020, til tross for kraftige teknologiske tiltak for å redusere drivstofforbruk og klimagassutslipp. En slik utslippsvekst gjør at andre sektorer må redusere sine utslipp enda mer, for at vi skal komme i mål.

Det er også verd å spørre om hva som menes med mobilitet i hvitbokas punkt 18. En transportreduserende arealpolitikk er helt grunnleggende for å redusere transportsektorens miljølempet og inngår som viktige grep i norsk og mange lands miljøpolitikk. IKT-løsninger som videokonferanser har også et potensial til å redusere det fysiske transportbehovet. Naturvernforbundet mener at bruk av IKT-løsninger for å redusere transportbehovet bør få større tyngde i debatten.

### **Målkonflikter**

I hvitboka kan vi bl.a. lese at "Innen 2050 bør størstedelen av mellomdistansepersontransporten foregå med tog" (jamfør kap. 2.5, underpunkt 4) og "Individuel transport bør kun benyttes på den siste delen av turen og med miljøvennlige kjøretøy" (jamfør punkt 19). Dette sammen med EUs klimamål tilsier at utbygging av veger og lufthavner bør stanses – og i det minste analyseres i henhold til EUs mål. I land der det satses mye på å bygge opp ny infrastruktur, f.eks. i Øst-Europa, er dette ekstra viktig. Dersom hvitboka kommer til å legge føringer for norsk politikk, er det avgjørende at planlagte infrastrukturprosjekter i Norge analyseres i henhold til EUs mål.

### **Biodrivstoff**

Det kommer stadig ny kunnskap om miljø- og klimakonsekvensene av biodrivstoff. Mye tyder på at utfordringene med å produsere store mengder drivstoff som både er klimavennlig og ikke har vesentlige negative miljø- og samfunnseffekter, vil bli svært utfordrende. IEAs Energy Outlook 2009 regner i sitt "450 ppm"-scenario med at i underkant av 5 prosent av transportsektorens energibehov globalt er biodrivstoff i 2020, økende til 9 prosent i 2030. Slike forholdsvis lave andeler kan tilsi at produksjonskostnadene vil være høye.

Hovedfokuset i transportsektoren må være på tiltak som reduserer transportsektorens energiforbruk. Først da kan det være mulig å oppnå en vesentlig andel bærekraftig og klimavennlig drivstoff/energibærere i transportsektoren.

### **Virkemidler**

Hvitboka må bli mer konkret på virkemidler. Det er bra at det legges opp til at transportsektorens eksterne kostnader skal internaliseres. Vi understreker at det er nødvendig å internalisere et spekter av miljøkostnader, inkludert støykostnadene.

Arealpolitikken er viktig for å redusere transportomfanget og gjøre kollektivtransport, gange og sykling til attraktive transportformer. Arealpolitikken bestemmes av lokale myndigheter, noe som også er i tråd med subsidiaritetsprinsippet. Naturvernforbundet

---

<sup>3</sup> Se side 66 i rapporten "Bærekraftig og samfunnsnyttig luftfart": [http://www.avinor.no/tridionimages/2008\\_02\\_01%20Sluttrapport\\_FINAL2\\_tcm181-46693.pdf](http://www.avinor.no/tridionimages/2008_02_01%20Sluttrapport_FINAL2_tcm181-46693.pdf)

mener imidlertid at det er nødvendig med virkemidler som gjør til at lokale myndigheter bidrar til at nasjonale og internasjonale miljømål blir innfridd. Som kjent har Norge innført en belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for de største byene. En slik modell, som stimulerer lokale myndigheter til å føre en politikk som bidrar til nasjonal måloppfyllelse, bør være interessant også for EU.

### **Jernbane over landegrensene**

Naturvernforbundet mener det er bra at hvitboka har fokus på ytterligere integrering av det europeiske jernbanenettet. Også for Norge er dette viktig, for å få et verdig togtilbud for passasjerer og gods mellom Norge og kontinentet.

EU har nylig lagt fram direktivet "Telematics Applications for Passenger Services"<sup>4</sup>, som har til hensikt å standardisere rute- og billettinformasjon for jernbaneoperatørene i EU. Dette er et viktig skritt i riktig retning, og vi vil benytte anledningen til å oppfordre norske myndigheter til å adoptere disse reglene og samtidig arbeide for at det etableres en brukervennlig billettkjøpsportal for togreiser på tvers av landegrensene i Europa.

### **Jernbanesikkerhet m.m.**

Hvitboka peker på at det bør tas initiativ til felles typegodkjennelse for jernbanematriell og felles sikkerhetssertifikering (jmfør kap. 1.1, underpunkt 1). Naturvernforbundet støtter dette. Dagens ordning gir jernbanetransport unødvendig høye kostnader, som kan bidra til at mer gods går på veg framfor på bane.

Utover dette ser vi i dag flere tendenser til at jernbanesektorens egen sikkerhetsmyndighet stiller strenge krav til sikkerhet, som ikke stilles for konkurrerende transportmidler. Det kan bidra til suboptimalisering i form av at jernbanetransport blir dyrere. Dermed vil mer av transportene foregå på veg, noe som normalt gir høyere ulykkeskostander. Det er derfor bra at EU vil ta initiativ til felles sikkerhetsvurderinger, som dekker alle transportformer (jmfør kap. 1.3, underpunkt 15). Vi håper Norge vil gjøre det samme, og at sektorovergrepene sikkerhetsvurderinger resulterer i at det stilles tilsvarende strenge sikkerhetskrav også for de mindre sikre transportformene.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz  
fagleder

---

<sup>4</sup> Se:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/534&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>