

Utkast 21.04.02

Strategiske innspill

Bærekraftig Nasjonal Transportplan 2006-2015

Utarbeidet av Norges Naturvernforbund

på oppdrag av:

**Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og
Vegdirektoratet**

1. Sammendrag	3
2. Visjoner:	4
Bymiljø/ tettstedsutvikling	4
Næringslivets transporter.....	5
3. Ny hverdag nye virkemidler	6
4. Men vil folk dette ?...Meningsmålingene.....	7
5. Hva kreves for en omlegging til bærekraftig transportpolitikk.....	7
6. Strategiske innspill. Bærekraftig Nasjonal transportplan (NTP) (2006-2015).....	9
6.1 Bærekraftig NTP ? Planlagte avgrensninger i planen umuliggjør dette.	9
6.1.1 Alle miljøproblemene må tas på alvor og legges som grunnlag for NTP	9
6.1.2 Miljømålene må tas på alvor og legges til grunn for utredningene i NTP !.....	12
6.1.3 Forebyggende helsepolitikk må bli en overordnet utfordring i NTP	13
6.1.4 Effektive miljø- og helsestrategier må ikke være tabuer.....	14
6.1.5 NTP må omfatte alle nødvendige virkemidler og involvere alle som bestemmer over disse !	15
6.1.6 Skatte og avgiftspolitikken	15
6.1.7 Transportplan og ikke en infrastrukturplan. Hvordan arbeider Samferdselsdepartementet ?.....	16
6.1.8 Drift, drift, drift av kollektivtransport (og sjøtransport) i NTP	19
6.1.9 Forutsigbarhet i transportsystemet	19
6.2 Europeisk nivå for kollektivtransport og gang/ sykkel i by.....	20
6.2.2 Persontrafikk med jernbanen.....	21
6.2.3 Samordnet areal og transportplanlegging.....	22
6.3.5 Det må bli lettere å gå! (og sykle).....	25
6.3.6 Reform for kollektivtransport og gang/ sykkel	26
Opplærings-/utviklingsprogram.....	26
6.3 Mer gods på bane og sjø	27
6.3.1 Positive effekter ved mer gods på sjø og bane.....	27
6.3.2 Ikke overinvesteringer i veganlegg på Østlandet. Ikke Kystriksvg 39	27
6.3.3. Sjø	27
6.3.4 Godstrafikk på jernbane.....	28
6.4 Samlet plan for vegutbygging og inngrep i natur- og kulturområder.....	29
6.4.1 Sårbare natur og kulturområder trues.	29
6.4.3 Nye stamveier	31
6.4.3 Konsekvensutredninger (KU)	31
6.4.5 Offentlig/ privat samarbeid (OPS)	32
6.4.6 Problemsone- kartlegging / Miljøutbedringer.....	32
6.4.5 Vegbygging som distrikts-politikk ?.....	33
Vedlegg 2 Nye utfordringer for kollektivtransporten, Bård Norheim, TØI.....	34
Vedlegg 3 Oppsummeringer fra miljøby-programmet.	36
Vedlegg 4 WHO A different route to health: implications of transport policies	41
Vedlegg 5 Sjøtransport - miljøproblemer.....	44

1. Sammendrag

1. Vi trenger klare miljømål og effektive virkemidler fra alle sektorer

Samferdselssektoren må ta ansvar for alle miljøproblemene fra samferdsel, ikke bare et utvalg. Det må etableres krystallklare miljømål som sektoren *skal* oppfylle. NTP må omfatte alle virkemidler som influerer på disse målene, ikke bare det som ligger under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. Eksempler er økte og mer miljøstimulerende bilavgifter, beskatning av gratis parkering versus busskort, parkeringspolitikk og arealbruk. Det må være en hovedstrategi at planen aktivt skal påvirke trafikkmengdene: trafikkomfanget må ned, og vi må få en overgang til miljøvennlige transportformer.

2. Forebyggende helsepolitikk må bli en ny hovedutfordring i NTP

Dagens bilkøer er morgendagens helsekøer. Stillesittende livsstil er en hovedårsak til sykdom med store kostnader for næringslivet til sykefravær og det offentlige til trygder og behandling. Samferdselssektoren peker seg ut som den kanskje mest interessante for å få folk til å røre mer på seg. Det må følges opp av tiltak i planen. Helsegevinster- og ulemper må inngå i konsekvensvurderinger som skal gjøres. "Bærekraftig nullvisjon" må utredes.

3. Samlet plan for vegbygging

Norge har svært mange kystsoner, naturområder, fjord- og dallandskap som er sårbare for inngrep. Det må utarbeides en samlet plan for vegbygging og inngrep i natur og kulturområder i et langt tidsperspektiv på 50 år. Veistandarden må gjennomgås kritisk for å dempe de negative konsekvensene for arealbruk, vilt, landskap, kulturminner, trafikksikkerhet og bebyggelse. Senket fart på delstrekninger og opprustning av eksisterende veg er et økonomisk og miljøvennlig forsvarlig alternativ.

4. Kollektivtransport og gang/ sykkel i by

Tiltak for kollektivtransport og gang/ sykkel i byer og tettsteder må løftes opp i transportplanen Norge ligger blant de land i Europa som har lavest tilskudd til kollektivtransport og mest misfornøyde brukere. Vi må komme opp på et europeisk nivå for tilbud og tilskuddene i byene. Det krever at NTP fokuserer på **drift** av kollektivtransporten og ikke begrenser seg til investeringer som før. Sektoren må også omorganiseres for å ivareta kollektivtransporten bedre.

Den nasjonale sykkelstrategien som Stortinget har bedt om må bety et krafttak for å få bygget ut et sammenhengende nett i byer og tettsteder. Staten må ta et økonomisk hovedansvar over flere år og samarbeide tett med fylker og kommuner.

5. Mer gods på sjø og bane

Sjø og bane må settes i stand til å styrke sin konkurranse ovenfor vegtransport av gods og ta tilbake markedsandeler for langtransport og deler av mellomlange transport. Det må satses betydelig på opprusting av havner, jernbanenett og anlegg for effektiv omlasting mellom ulike transportbærere. Favorisering av lastebiltrafikken med lave avgifter, lange vogntog og storstilt veiutbygging må opphøre.

6. utfordringer for samferdselsdepartementet Hva kreves for å få til en omlegging til bærekraftig transport. Vil planlagte avgrensninger i planen umuliggjør en bærekraftig Nasjonal transportplan ? Rapporten presenterer visjoner og veivalg som må gjøres for å nå dem.

Det er i vedrappporten. Det er også laget en kortversjon på 6 sider.

2. Visjoner:

Bymiljø/ tettstedsutvikling

Byen for barna. Folket ut i gatene. Barna får skoleveien tilbake

Ikke stress, ikke støy, ren luft

Det grønne bybildet, Det vakre tettstedet, Den trygge byen. Bilfritt nærmiljø

Livsstilssykdømmene reduseres. Helsebudsjettene reduseres.

Flere felles møteplasser: På gaten, på trikken og bussen, på båten, i nærbutikken, i parken, på lekeplassen, på stasjonen, på brygga...

De fleste går og sykler til jobben og skolen (eller en kombinasjon vha kollektivtransport)

Folk tar tiden tilbake

Liv til årene, år til livet

Livskvalitet er viktigere enn hurtighet.

Arbeidsreiser brukes i miljøsertifikatet til bedriftene og i klimaregnskapet.

Dødsulykkene i trafikken er redusert fra 1 per dag til en pr uke.

De alvorlige ulykkene er redusert fra 10 pr dag til 10 pr uke.

Nødvendig bilkjøring er gjort tryggere ved generelt nedsatte fartsgrenser, midtskilt, utbedringer i ulykkespunkt og økt overvåking.

...% av alle personreiser foregår på tog/ bane i de 4 største byene

Store, kostbare kapasitetsøkende vegutbyggingsprosjekter i og mellom de store byene ble lagt på is, og pengene ble overført til drift og utbygging av et bedre kollektivtransporttilbud.

I år 2015 er vegutbyggingsperioden avsluttet, vegetatene arbeider kun med drift og vedlikehold og mindre trafikksikkerhets- og miljøutbedringstiltak.

Hovedvegutbyggingen er etterfulgt av en systematisk nedbygging av kapasiteten på veger –og gatesystemet inne i lokalområdene og ombygging og forbedring av utearealer, gate-og byrom.

Myndighetene innså at dynamikken i trafikktviklingen med bil lignet den dynamikken man har på tribunen på fotballbanen. Når en tilskuer begynner å stå, må alle til slutt stå.

Onde sirkler er snudd til positive sirkler for kollektivtransport, jernbane, sjøtransport. Det vil si at bedre tilbud gir flere brukere, som gir mer inntekter til selskapet, som gir et bedre transporttilbud osv.

Myndighetene er sluttet med dobbeltbudskapet: La bilen stå for miljøets skyld, men vi bygger flere motorveier for at flere skal få kjøre bil.

Økende bensinpriser har overraskende ikke ført til at husholdningenes utgifter til bilhold har økt. SIFO forklarer dette med at folk bruker bilen mer effektivt og at flere unødvendige reiser er kuttet ut. Dette kan ha flere årsaker som for eksempel at nærbutikker har kommet tilbake, den offentlige transport er blitt bedre og folk har solgt bil nr. 2.

Det har blitt lettere å ta seg fram til fots, med sykkel eller kollektivt mellom ulike aktiviteter. Isteden for å tilrettelegge for transport har samfunnet brukt virkemidler for å øke tilgjengeligheten for ulike private og offentlige servicetilbud.

I byer og tettsteder går den enkelte buss på strøm i sentrum (trolleyprinsippet) og på batteri/brenselsceller i utkanten.

California-krav er innført på norske biler.

Næringslivets transport

Nødvendig næringstransport kommer fram uten forsinkelser.

Transportsystemet blir utviklet ut fra forutsigbarhet. Det offentlige har valgt et prosessperspektiv på transportene (ikke bare et utbyggingsperspektiv med enkeltprosjekter) Det offentlige har utviklet transportstyringssystemer som gir veiledning til digitale kart i bilene.

Færre lastebiler på vegene i langtransport og færre dødsulykker fordi en statlig satsning har gjort jernbane og sjøtransport mer konkurransedyktig. Dette har også gitt har gitt økt opplevd trygghet på og langs veien

Vegkapitalen på 700 milliarder smuldrer ikke lenger. Vegmidlene er overført fra investering til vedlikehold.

Fisk, Norges nest største eksportprodukt, fraktes med båt til kontinentet. Ny kjøleteknologi muliggjør dette. Forsinkelser og svinn er redusert med 80%.

Fast daglig kystrute fra Trondheim til Kontinentet. Båtene er fleksible og tar både fisk og møbler. Drivstoff er f. eks gass og maks hastighet er 17 knop. Trondheim er innfartsport for varetransport sjøveien fra Europa med videre distribusjon til Norge og deler av Sverige. Det er foretatt statlige investeringer i offentlige knutepunkt-havner for intermodale transporter, disse er tilpasset bymiljø.

Et 2.generasjons jernbanenett er etablert og har langs flere strekninger erstattet det uhensiktsmessige jernbanenettet fra slutten av 1800-tallet. Dette har gitt en ren og sikker avvikling av både godstransport og persontrafikk.

Produsenter i Norge har fått lavere transportkostnader fordi miljøkostnadene er gått ned eller sprang i logistikk løsninger. De kan velge mellom transport på veg, jernbane og sjø. Monopoltendenser for lastebiler er avverget. Dette gjør at transportkostnader (til tross for eks. innføring av kilometeravgifter på veg i EU) ikke øker like mye.

Tanken om at vegbygging er et effektivt distriktpolitisk virkemiddel er forlatt og mer direktevirkende distriktpolitiske virkemidler har overtatt.

De kommuner som har investert i bredbånd har vist seg som mest attraktive for etablering av nye arbeidsplasser

Gudbrandsdalen var sterkt truet av en ny stamvei som ville ødelegge kultur- og miljø, men denne ble skrinlagt.

Tysker turister kommer til Norge p.g.a. frisk luft, ren og vakker natur, støyfrihet og fisk. De synes det er eksotisk å kjøre på svingete Vestlands-veier og å kjøre ferge, hastigheten er avpasset vegstandarden. Norges Eksportråd har tatt initiativ for å åpne Vøringsfossen igjen. Gamleveien i juvet er gjenåpnet.

Det satses på varige verdier for både natur og mennesker.

Naturens tålegrense og viktige prinsipper som f.eks kretsløp er overordnet all planlegging.

Vegbygging har mistet sin legitimitet som et effektivt distriktpolitisk, næringspolitisk og trafikkulykke reduserende virkemiddel.

3. Ny hverdag nye virkemidler

Legg om samferdselspolitikken og:

- | | |
|--|----|
| løs 25 helseproblemer | 1) |
| løs 20 miljøproblemer | 2) |
| gi økt framkommelighet for 5 trafikant/transport-grupper | 3) |
| bruk skattepengene mer effektivt | 4) |
| forbedre fordelingspolitikken | 5) |
| gi bedre privatøkonomi | 6) |
| gi bedre samfunnsøkonomi | 7) |
| gi bedre trafikksikkerhet | 8) |

4. Men vil folk dette ?...Meningsmålingene

Demokratiunderskuddet.

Miljø og helseproblemerne fra samferdsel forstår folk, derfor ønsker de noe annet enn politikere tror.

Eksempler på meningsmålinger:

Aftenposten 24.1.02.nettsted:

NAF-undersøkelsen

NHO undersøkelsen i Oslo

Folkeavstemninger i Sveits

MMI undersøkelse på Tøyen

Sykkelundersøkelsen

Parkering som ansattegode. Multibrand 2001

Bruk av bompenger til kollektivtransport

Oslo Sporveier (MMI 1997 ?) Politikere og planleggere vil som majoriteten av folk ellers ha bedre tilbud for kollektivtransporten, men de tror at langt færre vil dette.

Monitor

Vi husker og så protestvalg i Trondheim mot trikkenedleggelse og protestvalg i Kristiansand mot motorvei inn i Kvadraturen.

5. Hva kreves for en omlegging til bærekraftig transportpolitikk

Her lister vi opp en serie tiltak og behov for reformer og mål:

Det må bevilges:

- Mer penger til planlegging, gjennomføring og drift av K-transport, +3 milliarder årlig. Spleiselag mellom kommune og stat og resultatavhengige tilskudd sikrer at også restriktive virkemidler benyttes av lokale myndigheter.
- Mer penger til planlegging og gjennomføring gang/ sykkel, 1 milliard årlig i en 10 års periode.
- Miljøpakker til kommunene med gulrot/ pisk virkemidler

- Statlig risikokapital til sjøtransport, havneanlegg og økte investeringer i jernbane. Ikke konkurransesvekkende tiltak for gods på jernbane og sjø, jfr. tillatelse for lange lastebiler, økt stamvegnett etc.

Dessuten:

- Ikke konkurransesvekkende tiltak for persontrafikk for gang, sykkel og kollektivtransport. Dvs: økt skattelegging av fly, økt skatt for kjøp, bruk og parkering av bil.
- Reduserte veginvesteringer på 4 milliarder årlig
- Reduserte fartsgrenser generelle fartsgrenser for bil til 30 og 70 km/t
- Vegbygging må ikke benyttes som et motkonjunktur tiltak. Ledig kapasitet i anleggssektoren kan evt. benyttes til å forbedre banenettet. Men generelt må det sies at anleggssektoren i Norge har for stor kapasitet og for stor aktivitet i forhold til hva norsk natur kan tåle av inngrep.

Organisering

Et kjernesporsmål for vegdirektoratets videre virksomhet er om det skal fortsette å være et investeringsorgan for veg, eller om det skal ha ansvar for drift av et transportsystem.

Morgendagens utfordringer vil kreve nye oppgaver for vegdirektoratet.

Det bør derfor omorganiseres til et Transport og trafikkdirektorat, stillingsbetegnelser omdefineres og utlyses. Universiteter og høyskoler settes i stand til å utdanne fagfolk for de nye utfordringene. Det etableres et utviklingsprogram for dagens vegingeniører.

Samferdselsdepartementet bør ha det overordnede planansvaret og denne planenheten må ikke slik som i dag knyttes til en av sektorene, veg og miljøavdelingen, men fristilles.

Reformer

Vi trenger reformer for:

- økt andel gods på sjø
- gang/sykkel som er gratis eller gir stor økt samfunnsnytte
- reduserte trafikkulykker vha. hastighet og overvåkning som er gratis eller svært billig
- opprusting av kollektivtransporten som krever en omfordeling av samferdselsmidlene.

Miljømål:

Det må etableres krystallklare miljømål for samferdselssektoren og delmål for å nå dette. Alle virkemidler som influerer på disse må sees i sammenheng: Bilavgifter, skattebetingelser for firmabiler, parkeringsplasser, månedskort for kollektivtransport m.m.

6. Strategiske innspill. Bærekraftig Nasjonal transportplan (NTP) (2006-2015)

6.1 Bærekraftig NTP ? Planlagte avgrensninger i planen umuliggjør dette.

6.1.1 Alle miljøproblemene må tas på alvor og legges som grunnlag for NTP

(Leseanvisning: Hopp til side 15 dersom du kan alt om miljøproblemene)

De viktigste miljøproblemene er:

Globale utslipp:

- Drivhuseffekten,
Årsak: utslipp av CO₂, metan, lystgass mfl. og endret albedo (refleksjonsegenskaper) på jordoverflaten viktige årsaker. Forsterkende mekanismer: endret albedo, frigitt metan. Dempende mekanismer: havet. IPCC sin siste vurdering fra 2001: Temperaturøkninger på x – y grader i gjennomsnitt. ”Reg.klim” om Norge: varmere, våtere, villere. På lengre sikt: endret styrke på Golfstrømmen og nedkjøling ?
Perspektiver fra IPCC: behov for reduksjoner på 60 % for å unngå alvorlig menneskeskapt oppvarming.

Kyotoavtalen er en førstestegs avtale med store svakheter. Den gir flg. mål for Norge: Utslipp av klimagasser 2008 – 2012 skal være max 1% høyere enn i 1990. Ligger an til solid sprekk

Samferdsel: Drøyt 1/3 av norske CO₂- utslipp (26% av klimagassutslipp). Økende utslipp. Full gass på sokkelen og på land – samferdsel og annet må derfor ta mer av reduksjonene for å nå Kyotomålene. Ikke seget inn over verken olje- eller samferdselspolitikkerne våre !
Bukken bruse prinsippet. ”Ta ikke meg”

- Nedbrytning av ozonlaget i stratosfæren (O₃) git økt UV-stråling, som truer produksjonen i havet og planter på land. Lystgass (N₂O) bidrar (er også klimagass). Utslippene 20-dobles av katalysatoren. Veksten i de norske utslippene har vært 144% siden 1980.

Regionale utslipp

Mye av disse er nå regulert under ett av Gøteborg-protokollen fra 1999. Gir større kostnadseffektivitet med 4 stoffer, 3 problemområder og hensyn til naturens tålegrenser i de enkelte land samt kostnader.

- SO₂ og NO_x forårsaker forsuring, overgjødning og helseskader
 - Svovel-problemet sterkt redusert siden 80-tallet, men Gøteborg-protokollen gir krav om 23% reduksjon i fht 1999-nivå. Samferdsel: krav til svovelinnhold i drivstoff har gitt store reduksjoner fra sektoren, men her er ytterligere potensiale (særlig skipsfart).
 - NO_x -målet på 32% reduksjon fra 1999-nivå blir meget vanskelig å nå
Samferdsel: ½ av NO_x –utslippene. Kan i motsetning til CO₂ renses (katalysator).

- Flyktige organiske forbindelser (VOC for alle typer, NMVOC når metan unntas) bidrar sammen med NO_x og sollys til dannelsen av bakkenært ozon. Det gir avlings- og vegetasjonsskader, helseskader og skader på bygningsmaterialer. Samferdsel 20%. Mål om 43% reduksjon i fht 1999.
- Ammoniakk (NH₃): forurensning og overgjødning. Avtale om 17% reduksjon fra 1999-nivået. Hovedsakelig landbruk, samferdsel kun 4%. Katalysator har imidlertid økt utslippene.

Lokal forurensning og støy

- Utslippene fra bil skyldes ufullstendig forbrent drivstoff, tilsetningsstoffer, fordampning forbrenningsprodukter og partikler/svevestøv fra motor, bremses, dekk- og veislitasje, – til sammen mange hundre stoffer med til dels ukjent virkning.
- Typen sykdommer:
Mer enn 700 000 mennesker bor i områder med helsefarlig luft. SFT anslår at luftforurensning framskynder mellom 500 og 2200 dødsfall årlig med i gjennomsnitt ca. 7 år. I tillegg kommer økt sykkelighet. Partikler er en viktig årsak til dette. Vi vet at eksos står for rundt 40% av partikkelutslippene i de største byene. Det er alt innført tiltak mot både vedfyring, veistøv og bensinbiler. Når kommer lastebilene med partikkelfelle og katalysator?
Nye forslag til forskrifter om lokal luftkvalitet nettopp på høring.
- Støy: Ca 1 million utsettes for støy, av disse 500 000 over 60 decibel ved boligen. 40 % av befolkningen i byene føler seg ”svært rammet”. 5% oppgir søvnproblemer.

Er krav i lokale forskrifter til forurensningsloven. Stortinget har vedtatt mål om 25% reduksjon av støyplagen innen 2010 sammenliknet med 1999.

Samferdsel totalt dominerende årsak (vei desidert mest, så industri, dernest fly og jernbane) som derfor må ta hovedinnsatsen for å nå målene

Ulykker

- Ulykkestallene har gått ned i et lengre tidsperspektiv, og risikoen har falt. Likevel er trafikkulykker en ”epidemi” som rammer store befolkningsgrupper både direkte og indirekte.
Det er positivt at Stortinget har gått inn for 0-visjonen. Men NTP (2002-2011) er ikke imponerende i virkning av anbefalt strategi: I år 2012 vil de foreslåtte tiltakene unngå 81 dødsfall – dvs. en bedring på 8 ulykker i året.

Norges Naturvernforbund er positive til at Regjeringen går inn for en visjon om ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken. – Effektive tiltak for å nå dette kan også ha stor positiv virkning for miljøet. Men vi finner ikke en klar politikk for verken å redusere transportomfanget, vri reisene vekk fra bil og over på sikrere og mer miljøvennlige alternativer eller å få ned farten. Det er ikke tilstrekkelig å senke farten til 70 på bare 10% av veiene. Vi vil ha dette som en generell fartsgrense med muligheter for unntak der det er trygt. - Redusert hastighet og utbedringer på mindre strekninger er også vårt alternativ til de storstilte planene for motorveitbygging som er lansert på E18, rundt Trondheim og Bergen. Pengene som frigjøres fra slike veiprosjekter ønsker vi bl.a. omprioritert til en storsatsing på standardhevede vedlikehold i jernbanen så vi igjen får et tilbud som det

går an å stole på, flere togavganger og raskere og mer omfattende utbygging av banenettet.

Motorveier er en lite kostnadseffektiv, dyr og langsom måte å redusere ulykkene – med andre ulemper for miljø og helse. Mange vil dø i trafikken ”mens vi venter på 4 felt med midtskille”. Redusert fart vil virke raskt, spare liv og kunne redusere veiinngrepene !

- Utryggheten som følger av ulykkene er også viktig fordi den virker hemmende for vår adferd, særlig overfor barn (se ”omsorgsangst” under)

Nærmiljø – sosialt miljø

- Omsorgsangst: barn hemmes i utfoldelse og utvikling.
Nå: barn holdes inne, overbeskyttes under lek ute og kjøres til og fra aktiviteter.
Fysioterapeuter advarer om dårlig motorisk utvikling hos mange barn – som vi også vet henger sammen med intellektuell utvikling.
- Lukt, nedsmussing, støy – lufting på balkonger.
På landsbasis er 7 % av befolkningen plaget av lukt/eksos og 11 % plaget av støy fra vegtrafikk
- Barrierer. Sosial kontakt, isolasjon, mangel på møteplasser.
- Sosial forslumming. Svake grupper rammes. De har ikke råd til å flytte fra ulempene.
Trafikken viktig for segregering i gode og dårlige strøk. Trafikkforslumming

Inngrep i natur og kulturlandskap

- Biologisk mangfold:
Totalt ca 3000 såkalte ”rødlistearter” i Norge, hvorav 870 anses som direkte truet eller sårbare. Hovedårsaker: fysiske inngrep og arealbruk. Oppstyking gir mindre områder for hi, mat, parring og trekk. Eksempler på arter med alvorlige problemer: fjellrev og villrein (aktuell sak: vinterstengt RV 7 over Hardangervidda). Veisektoren betydelig problemskaper – sammen med særlig kraftutbygging og skogbruk.
Fortsatt planlegges alvorlige inngrep !

Eksempel 1 (”stort”): LOFAST – et naturvernmessig, transportøkonomisk og regionalpolitisk skandaleprosjekt ! Deler største gjenværende område uten tyngre tekniske inngrep i Lofoten-Vesterålen. Friluftsliv. 16 rødlistearter (fugl). Fredet vassdrag. Foreslått nasjonalpark. NNV vil heller bygge en forbindelse til Sigerfjorden.

Eksempel 2 (”lite”): Ny 12 km lang parsell på E8 til Tromsø til 200 mill. kr. Erstatte ”irriterende 60-soner” med 90 - pressen sier det vil spares 2 minutter. To kjente hønsehauk-lokaliteter forsvant (rødliste-art). Indirekte effekt: tilrettelegger for hogst av verdifull, eldre skog som er en naturtype som er avgjørende for mange truede arter.

- Friluftsliv:
Vi søker det urørte – villmarka spesielt verdifull. Urørte områder viktig mål å ta vare på.
Nærfriluftsliv et satsingsområde i friluftslivspolitikken – redusert kvalitet ved støy

- Landskap, kulturmiljø, kulturminner,estetikk
By: sprenger byens dimensjoner, asfalt-ørkner
Land: bryter silhuetter, fjordlandskap, visuelle barrierer. Fyllinger og skjæringer.
Langs veien: ”90 km/t arkitektur”
Veianlegg årsak til 16% av skadene på automatisk fredede kulturminner 1965-97.

Ressursforbruk

- Arealkonsum: direkte og indirekte.
I de største norske tettstedene anslås det at biltrafikken legger beslag på 25% av arealene (SD’s miljøhandlingsplan).
Indirekte arealbruk: bilen er en forutsetning for byspredning.
- Energiforbruk: transportsektoren står for i overkant av 25% av samlet energiforbruk, 79% av oljeforbruket. Også stort indirekte energiforbruk til produksjon og drift av transportmidler og infrastruktur. Tog suverent mest energieffektivt, hurtigbåt og fly verst.
Foreløpig få alternativer til bensin/diesel. Hydrogensamfunnet – langt fram. Miljøeffekten av alternative drivstoff som er rene(-re) i bruk avhenger av hvordan de produseres. Flytter utslipp og miljøproblemer fra drifts- til produksjonsfasen.
- Metaller og andre ikke-fornybare ressurser
- Avfall som kjøretøy, batterier, asfalt osv.
- Miljøfarlige kjemikalier: avisningsmidler fra flyplasser mye fokusert (grunnvann på Gardermoen). Men også avrenning fra veier, kreosot i jernbanesviller, oljesøl osv.

6.1.2 Miljømålene må tas på alvor og legges til grunn for utredningene i NTP !

Stortinget har vedtatt en lang rekke mål for miljøpolitikken, bl.a. i forbindelse med behandlingen av stortingsmeldingene om ”Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand”. Disse målene må legges til grunn for politikktutformingene i alle sektorer dersom det skal være mulig å nå dem. Det nytter ikke for sektorene å skyldes på at Stortinget ikke alltid har angitt en klar byrdefordeling mellom sektorene. Målene må som et minimum anses som førende, i alle fall for strategiske utredninger på et overordnet nivå, jfr EU direktivene om ”strategisk konsekvensutredning”.

Norges naturvernforbund krever derfor at etatene som skal lage NTP utreder scenarier og virkemidler hvor følgende mål er førende for hva slags samferdselspolitikk det legges opp til:

- ? CO₂-utslipp: Samferdselssektoren må selv oppfylle Kyoto-kravet om at utslipp av klimagasser 2008 – 2012 skal være max 1% høyere enn i 1990 eller henvises til og konkretiseres hvor dette ellers skal gjennomføres.
- ? NO_x-utslipp: Gøteborg-protokollens mål om 32% reduksjon fra 1999-nivå må oppfylles
- ? Luftkvalitet: Kravene i det nye EU-direktivet for NO₂ og PM₁₀ må oppfylles i 2010
Nasjonale mål for PM₁₀ og NO₂: Ingen personer skal eksponeres for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM₁₀) over 50 mikrogram pr m³ mer enn 7 dager pr år i 2010 (mål for 2005 tillater 25 overskridelser)
Ingen personer skal eksponeres for timemiddelkonsentrasjoner av NO₂ over 150 mikrogram pr m³ mer enn 8 timer pr år i 2010.
- ? Støy: Støyplagen skal reduseres med 25 % innen 2010 i fht 1999 (vedtatt 12.10.00 ved behandlingen av St.meld. 8 1999-00) .

- ? Ulykker: 0-visjonen har fått tilslutning fra Stortinget ved forrige NTP og må være overordnet. Denne må konkretiseres med forpliktende krav til nedgang i antall skadde og drepte i perioden. Vi vil foreslå 50 % reduksjon av antall drepte de neste 10 år.
- ? Reduksjon av biologisk mangfold: Nye veiprosjekter må ikke gripe inn i større naturområder uten tyngre inngrep. Inngrepene i verdifulle biotoper og landskap må reduseres kraftig.

Utredningsarbeidet får vise hvordan de ulike transportmidlene og forvaltningsnivåene innen samferdselssektoren best kan bidra til å oppfylle disse miljømålene.

Det er helt avgjørende at samferdselsetatene utreder slike alternativer dersom politikerne på Stortinget i det hele tatt skal ha sjanser til å kunne velge en slik politikk.

6.1.3 Forebyggende helsepolitikk må bli en overordnet utfordring i NTP

Synergieffektene ved tiltak for å bedre helse og miljø må utnyttes! Til nå er fysisk skade ved ulykker og lunge/astma-sykdommer inkludert. Nå blir dagens bilkøer til morgendagens helsekøer pga. for lite mosjon. 50% av alle reiser er under 5 km.

Vi viser til WHO: "A different route to health: Implications of transport policies." Brundtland and Pershagen, se vedlegg 4. Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet skriver på sin hjemmeside, www.sef.no:

10% av arbeidsstokken - var uførepensjonert i fjor, i hovedsak på grunn av muskel- og skjelettlidelser. Trygdeetaten utbetaler årlig 30 milliarder kroner i uføretrygd, og sykelønn til arbeidstakere koster 16 milliarder kroner. Regelmessig fysisk aktivitet har en viktig plass i behandling og rehabilitering av hjerte-karsykdommer, nedsatt glukosetoleranse, diabetes type 2, overvekt og fedme, kreft, muskel-skjelettlidelser, luftsveissykdommer, revmatiske tilstander, inkontinens, epilepsi og psykiske lidelser.

Fysisk aktivitet kan gi følgende helseeffekter:

- 50 % redusert risiko for å utvikle hjerte- og karsykdommer, dvs samme effekt som ved røykekutt.
- 50 % redusert risiko for å utvikle diabetes type II.
- 30 % redusert risiko for økt blodtrykk.

Det er vanskelig å fremlegge nøyaktige tall for den økonomiske "fortjenesten" ved livslang regelmessig fysisk aktivitet fordi regnskapet inneholder store ukjente poster. Følgende regneeksempler tyder likevel på at økt fysisk aktivitet i befolkningen kan gi en betydelig helseøkonomisk gevinst:

- Kostnader ved behandling av kreft
 - direkte kostnader 5,1 milliarder (1997)
 - indirekte kostnader 4,2 milliarder (1997)
- Kostnader ved behandling av diabetes type 2:
 - 4,4 milliarder (1999)
- Kostnader for blodtrykkssenkende medikamenter:
 - 1,3 milliarder (1999)

- Kostnader for kolesterolsenkende medikamenter:
- 850 millioner (1999)
- Muskel-skjelettlidelser
Disse utgjør over 50 % av sykdommene som det ble skrevet ut sykemelding for i 1995. Ca. 45 % av pasientene med langtidsytelser fra sykestrygden har muskel-skjelettlidelser, og ca. 35 % av nye uførepensjonister de siste årene hører også med til denne gruppen. Nasjonalforeningens råd for belastningslidelse har på basis av disse tallene anslått at muskel-skjelettlidelsene koster Norge ca. 50 milliarder kroner i året.

Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet (nå Sosial og helsedirektoratet) **sier at det er innenfor samferdselssektoren det er mest å hente på fysisk aktivitet.** (Bahr 2001). Dette må gjenfinnes i planen ved at helsemål også utover ulykkesbekjempelse inngår i planen. Det må regnes helseøkonomiske konsekvenser av ulike strategier i planen.

6.1.4 Effektive miljø- og helsestrategier må ikke være tabuer

Forrige NTP var meget uklar på alle punkter som dreide seg om påvirkning av trafikkmengdene. Så uklar at det er fristende å si at utrederne betraktet følgende strategier som tabuområder:

- Påvirkning av de totale trafikkmengdene; vi må reise mindre, kortere og mer effektivt !
- Fordelingen på reisemidler;
vi må få godstrafikken fra vei til bane og kjøl,
persontrafikken fra vei og fly til bane, buss og gang/sykkel.

Norges naturvernforbund krever at disse strategiene inngår i utredningene med de virkemidlene som er nødvendig for å oppnå miljømålene.

Mer omfattende senking av fartsgrensene må utredes

Begge strategiene over vil også virke positivt på trafiksikkerheten. Men i forhold til sikkerhetsmålene må det i tillegg utredes hva som kan oppnås ved en fartsreduksjon, dvs senke den generelle fartsgrensa på landevei fra 80 km/t til 70 km/t med mulighet for høyere fart der det er sikkerhetsmessig forsvarlig og senke farten i tettbygd strøk (og boligområder) fra 50 km/t til 30 km/t. 70 km/t er også en optimal hastighet når det gjelder trafikkavvikling og utslipp. Reduksjon i hastighet reduserer også støy.

Fartsreduksjon må følges opp med mer overvåkning. Økt overvåkning har vist seg å gi svært god effekt på ulykkestallene, men bevilgningene til politiet går over Justisdepartementets budsjett og har blitt holdt konstant de siste år og har tydeligvis ikke blitt ansett som et viktig virkemiddel fra Samferdselsdepartementet for å oppnå "null-visjonen". En økt bevilgning til operativ tjeneste til trafikktoliet er dessuten en god inntektskilde for staten. En gammel tommelfingerregel er: "En krone til politiet, fem til statskassen". I tillegg kommer sparte menneskeliv, menneskelig lidelse osv. Vegmyndighetene som bør ha ansvaret for trafiksikkerheten på veg, bør kunne kjøpe overvåkningstjenester når det er mer effektivt enn vegsektorens egne virkemidler.

Flere større vegprosjekter blir presentert som trafikksikkerhetstiltak, men har i realiteten kapasitetsøkende effekt. Det innebærer at vegprosjektene har en trafikkgenererende effekt, og dermed en ulykkesgenererende effekt som ikke blir vurdert helhetlig. Økt risiko for ulykker kommer idet tilstøtende vegsystem. Ulykker = risiko x trafikkmengde.

Trafikksikkerhetens fire **tabu-strategier** som også vil gi bedre miljø er

1. Redusere trafikkmengdene
2. Overføre reiser fra bil til sikrere transportmidler
3. Redusere farten, 70 km/t og 30 km/t
4. Øke overvåking

Flere av disse tiltakene er de mest kostnadseffektive og har ikke blitt skikkelig vurdert i Nasjonal transportplanen (2002-2011). I denne planen ble miljø og trafikksikkerhet satt opp mot hverandre..

Den årlige regningen for trafikkuulykker i Norge kommer opp i hele 25 milliarder kroner. Ifølge beregninger fordeles ulykkeskostnadene på 6 milliarder kroner i materielle kostnader, 4 milliarder i produksjonsbortfall, 2 milliarder i administrative kostnader, 1 milliard i medisinske utgifter og hele 12 milliarder i beregnet velferdstap - for ulykkesofferet og pårørende. (Rune Elvik. TØI 2002 og Trygg Trafikk)

Vi etterlyser en ”**bærekraftig nullvisjon**” i Nasjonal transportplan (2006-2016).

6.1.5 NTP må omfatte alle nødvendige virkemidler og involvere alle som bestemmer over disse !

Forrige NTP var i stor grad en plan for hva de fire statlige transportdirektoratene oppfattet som relevante virkemidler. Denne gangen må det trekkes inn virkemidler fra alle sektorer som påvirker transportutviklingen. Vi vil spesielt få trekke fram at følgende **må inkluderes** i planen:

6.1.6 Skatte og avgiftspolitikken

Skatter og avgifter har stor innflytelse på konkuranseevnen til de miljøvennlige transportformene, men ligger innenfor ansvaret til andre departementer og sektorer enn Samferdselsdepartementet. Disse virkemidlene og sektorene må trekkes tidlig inn i planarbeidet, slik at Stortinget får presentert en helhetlig Nasjonal transportplan og kan ta sine beslutninger ut fra dette.

- Finansdepartementet er sentralt ved fastsettelsen av f.eks. flyavgifter, årsavgifter, kjøpsavgifter, drivstoffavgifter, kjørevegsavgifter og kabotasjeavgifter. Likeledes ved utformingen av skattepolitikk som påvirker folks reisevaner: firmabilbeskatning, kjøregodtgjørelse, arbeidsreisebeskatning med mer.
- Fiskeridepartementet og de lokale havnestyrene har ansvaret for havneavgifter, losgebyrer tonnasjeavgifter m.m.

- Kommunene kan fastsette størrelsen på parkeringavgifter, vegprising, bompenger og kommunale avgifter på infrastruktur innenfor de lovene og retningslinjene staten setter. NTP bør foreslå endringer i regelverket slik at kommunene har mulighet for å skattlegge privat parkering. Staten bør inngå spleiselag for å fremme bruk av slike virkemidler for å slippe statsfinansierte overinvesteringer i vegnettet.

Kort oppsummert: Bil, fly og lastebiler må beskattes hardere. P.g.a den doble helse/miljøeffekten bør det gis tilskudd til lokale myndigheter for å få flere til å gå og sykle til jobb og skole. Bilen må bli dyrere å kjøpe, bruke og parkere. (Som i Storbritannia bør det innføres godtgjørelse for bruk av sykkel i jobbsammenheng.)

Se for øvrig Vedlegg 1 av Gunnar Sander, Norges Naturvernforbund

Pris og tid er de faktorer som har størst betydning for reiseaktiviten. Flere miljøavgifter trengs dersom vi skal nå våre fastsatte miljømål. Transportene skal bære sine fulle miljøkostnader. Slik er det ikke i dag. Veitrafikken er subsidiert. Det gjelder først og fremst lastebiltrafikken og biltrafikken i tettbygde strøk som ikke betale sine miljøkostnader. Altså må prisen for å kjøre og parkere i tettsteder økes. Kollektivtrafikken er også best utbygd i byene. Avgiftene bør gjenninnføres f.eks som økobonus til byer og tettsteder gjennom kvalitetskontrakter for kollektivtransport kombinert med et reform/ kompetanseutviklingsprogram

Ett av trafikkens store miljøproblemer er utslipp av drivhusgasser, først og fremst CO₂. Om vi skal kunne minske utslippene tilstrekkelig må prisen på bensin og diesel økes. NNV forslår min 50 øre - 1 kr. pr. år i 10 år. Pengene bør gi grunnlag for redusert skatt på arbeidsinntekt. Da vil bilenes og lastebilenes drivstoff forbruk bli redusert, kollektivtransporten øke, nærproduksjon og nærbutikker lønner seg bedre og behovet for transport minsker. Dersom en er redd lastebilene vil tanke i utlandet kan kilometeravgifter vurderes i stedet, slik som Sveits har innført og Tyskland og Nederland vurderer.

6.1.7 Transportplan og ikke en infrastrukturplan. Hvordan arbeider Samferdselsdepartementet ?

Hvem skrubber ?

I utfordringsdokumentet fra etatene til Samferdselsdepartementet i Nasjonal transportplan-prosessen(2002-2011) pekes det på side 75 og 76, på utfordringene for kollektivtransporten. Dette ble ikke svart på i den endelige NTP til Stortinget. Hvem stoppet dette i Samferdselsdepartementet og hvorfor? Mangel på kompetanse eller politiske grunner?

Sykelstrategien (eller intensjonene) som kom fra Vegdirektoratet kom ikke med i NTP(2002-2011) Hvem stoppet dette i SD (vegdir.) ? Når halvparten av alle reiser er under 5 km, må gang og sykkel inn som seriøse transportsformer i Nasjonal transportplan

Når en ber etatene samarbeide, må også seksjonene i Samferdselsdepartementet gis mulighet for å samarbeide. Fagfolkene i Planseksjonen under Veg og miljøavdelingen, som koordinerer NTP, sitter med vegbakgrunn og kompetanse. De må samarbeide med trafikksiden. Samferdselsdepartementets ledelse må inn, og sette av tilstrekkelig tid og ressurser til alle seksjoner slik at ikke bare koordinatorene i departementet blir alene om å koordinere seg selv. Vi trenger en reell styring av samordningen i NTP, slik at NTP ikke forblir en sammenstilling av etatenes sektorplaner. Vi stiller også følgende 3 spørsmål til NTP-arbeidet:

Hvilken skjebne får de miljøvennlige transportformene ?

Har Samferdselsdepartementer tradisjoner for å arbeide **seriøst** med andre transportformer enn der de har underliggende direktorater dvs. for bil, fly og tog ? Hvilken skjebne får dette for de miljøvennlige transportformene gods på båt, øvrig kollektivtransport, gang og sykkel ? I Vegdirektoratet arbeider henholdsvis 0.5% av de 570 ansatte med kollektivtransport og 0.3% med sykkel.

Finnes det byer i Norge ?

Samferdselspolitikken i Norge har ikke klart å ivareta byer og tettsteders reisemønster. F.eks er skoleskyss lovpålagt. Med reduserte tilskudd til kollektivtrafikken (i dag 1.2 milliarder kr. årlig mindre enn for 10 år siden) har det ført til redusert eller **ingen tilskudd** til drift av kollektivtransport i byene. Dette har gjort oss dårligst i Europa når det gjelder kollektivtransport.

Lapp foran det ene øyet ?

Samferdselsdepartementet definerer miljø og helseproblemene fra samferdsel til følgende 7-10 grupper: Støy, utslipp av svevestøv, NOx, og CO2, samt sektorens påvirkning på natur, biodiversitet og kulturmiljøet, og ulykker.

Natur, miljø og helseorganisasjoner har **30 hoved problemfelter** knyttet til samferdselssektoren. Disse er:

Klimagasser, sur nedbør, overgjødsling av sjø og vassdrag, skader på avling, vegetasjon og bygningsmaterialer, lokal luftforurensning, støy, trafikkforslumming, skitt, lukt, avfall, oljesøl, energibruk, øvrig ressursbruk, utslipp i grunnvann, kulturminner, landskap, estetikk, arealbruk, barriereeffekter for dyr og mennesker, ulykker, utrygghet, omsorgsangst, redusert villmark, ødelagte biotoper, ballastvann, m.m.

Reduserer muligheter for fysisk aktivitet og lek og opphold utendørs.

Reduser reiseformene gang og sykkel som gir regelmessig fysiskaktivitet, med følgende helsekonsekvenser: Hjerte-karsykdommer, nedsatt glukosetoleranse, diabetes type 2, overvekt og fedme, kreft, muskel-skjelettlidelser, luftveissykdommer, revmatiske tilstander, inkontinens, epilepsi og psykiske lidelser. Se for øvrig WHO Traffic, health and environment, vedlegg.

Hva vil de samfunnsmessige kostnadene på lang sikt bli av at man ikke lar synergieffekten av helse og miljø få prioritet i samferdselsplanleggingen ?

Kreativ ”bokføring” av miljø- og helseproblemene i samferdselssektoren?

Innen samferdselsdepartementet og underliggende organer er den **grunnleggende holdning** :

Eksosen har ulike bestanddeler, men kommer ut av ett eksosrør, blir omdøpt til utslipp og delt opp i globale , regionale og lokale bestanddeler. Samferdselsforvaltningen har for alle andre forhold en svært målrettet holdning til løsning av problemene. For luftforurensningen er overnevnte 3-delning en tragedie for Samferdselsdepartementets arbeide med dette.. ”Globale utslipp” blir da til et spørsmål om avgifter og bruk av ”kostnadseffektive virkemidler” på tvers av sektor som ikke er Samferdselsdepartementets ansvar

”regionale utslipp” blir definert som et teknisk problem(katalysator) som markedet og Miljøverndepartementet må ta seg av, mens ”de lokale utslipp” ikke angår Samferdselsdepartementet, men kommunene!

Resultat: Total ansvarsfraskrivelse. Konsekvens: Hvordan kan virkemidler og ansvar samles? Bør Samferdselsdepartementet få overført ansvar for utslipp fra bilparken m.v. og virkemidler som bilbeskatningen?

Når 2 deler ansvar blir 1 % gjort?

Virkemidlene for å fremme en helse- og miljøvennlig samferdselssektor og samtidig en effektiv samferdselssektor ligger i ulike departementer. Tiden er overmoden for å se på en omorgansiering og effektivisering her. Aktuelle departementer er samferdsel, finans, fiskeri, kommunal, justis, helse og sosial og miljø.

Lobbe-objekter på stortinget.

Stortingets samferdselskomite blir stort sett bare utsatt for lobbying for prosjekter for veg, jernbane og fly som staten i dag har et ansvar for. Får de da den riktige oppfatningen av hvordan folk prioriterer miljø ?

I samferdselskomiteen blir det en egen logikk. ”Jeg hjelper deg med det vegprosjektet, så får jeg dette vegprosjektet hjem til mitt fylke”. Dette forklarer svært ulønnsomme vegprosjekter som: FATIMA, bro til H..øya,etc.

Andre distriktspolitiske lobbeprosjekter enn vegprosjekter må stilles tilgjengelig for Stortinget, slik som f.eks nå utflytting av arbeidsplasser jfr Statens Vegvesens regionkontor og statlige tilsyn. For pressområder må Stortinget i større grad få miljøpakker (som samordner bruk av virkemidler gulrot, pisk slik at vi får en effektiv transport for alle.)

Som politiker er det dessuten lettere å si **ja** enn nei. Når vegsiden er på offensiven og har plankapasitet til å lage planer, vinner vegprosjektene på bekostning av for eksempel kollektivprosjekter og gang og sykkelprosjekter fordi det mangler ferdige planer. Men hvem har kapasitet til å lage planer for kollektiv og gang /sykkel ?

Et ytterligere problem som hindrer politisk styring er at miljøprosjekter blir bevilget som ”alternativ bruk av riksvegmidler” eller ”øvrigt riksvegmidler”. (Språkbruken forklarer hvor fokus er.)

De små prosjektene f.eks bro til øyer etc har ofte politisk status og gir høyt politisk engasjement. Det gir status å ha brakt hjem et vegprosjekt **finansiert av staten**. Sjansen for å bli gjenvalgt øker.

Legitimitet for å bygge veg ?

Norge er et grisgrendt land med lite trafikk, bortsett fra sentrale på Østlandet og i og rundt de større byene. Ved nyttekostnadsberegninger viser det seg at 1/4-1/3 av inntektene fra den nye vegparsellen kommer fra næringslivets transporter. Resten er privatbilers fritidsreiser. Næringslivets behov benyttes som legitimitet for å bygge veg.

Tidskostnadene benyttes som legitimitet for å bygge veg.

Nullvisjonen benyttes som legitimitet for å bygge veg.

Distriktsutbygging benyttes som legitimitet for å bygge veg.

Det som i realiteten skjer i Norge er at vi er et rikt land og derfor tar oss råd til å bygge fine veger for fritidsreiser. Denne realiteten, utstrakt vegbygging for fritidsreiser, bør tydeliggjøres i Nasjonal transportplan.

6.1.8 Drift, drift, drift av kollektivtransport (og sjøtransport) i NTP

Kollektivtransporten benytter opptil ca 10 % av sine midler til investering og 90 % til drift. Driftsiden av kollektivtransporten må inn i NTP (2006-2015) nå og kan ikke vente til neste 4-årsperiode slik det nå planlegges. Dette blir spesielt viktig nå som "Opseth-perioden" er over og de store utfordringene vil ligge i investeringer/drift i byene og i sentrale strøk, slik utfordringsdokumentene viser.

At en ikke kan ta med kollektivtransport nå begrunnes fra vegdirektoratets side med at en ikke har **modeller** som ivaretar kost/ nytte vurderinger knyttet til investeringer i veg, versus drift av kollektivtransport (alternativt investering i tiltak for kollektivtransport) Når en har forholdet 1/10 for kostnadsstrukturen for investering/drift av kollektivtransport, må en i mangel av noe bedre, benytte enkle tommelfinger regler og ikke vente på vurderinger i svarte bokser. Modellpakkene kan brukes på en miljøvennlig måte, hvis man vil, men de har store begrensninger. Modellene skal hjelpe utrederne, ikke styre dem!

Samferdselsdepartementet deler drift av kollektivtransport i to. Det ene er vedlikehold, drift og investering av skinnegang, kjøreledninger, leskur og kollektivfelt. Det andre er selve driften slik publikum må ta den, dvs vogner, sjåførere og drivstoff. **Det er i lønninger og materiell (busser og vogner) og vedlikehold de store kostnadene for kollektivtransport ligger.** Disse kostnadene må med i en Nasjonal transportplan som skal ligge til grunn for framtidige budsjetter. Rammeoverføringene til kollektivtransport via fylkene, som nå bevilges over Kommunaldepartementets budsjett, må overføres til Samferdselsdepartementets budsjett.

6.1.9 Forutsigbarhet i transportsystemet

Hva legger vi i begrepet et "effektivt transportsystem"? Er "fremkommelighet", kanskje hovedbegrepet innen norsk samferdselspolitikk til nå, og vår praksis for å oppnå dette, dekkende for virkelig å bedre fremkommelighet i dagens situasjon?

En definisjon av et effektivt transportsystem er et system som avvikler det aktuelle transportbehov raskt. Imidlertid ser vi i et stadig klarere lys at bedre veier betyr flere biler, mer forurensing og sterkere press på arealene. Vi må erkjenne at vi ikke kan bygge oss bort fra bilkøene i de store byene. Andre grep må tas. Stortinget har for eksempel vedtatt "Oslopakke 2", - en plan for økt satsing på kollektivtrafikken i Oslo, og etter hvert vurdere tilsvarende for de andre større byene. Den forrige samferdselspakken for Oslo gjaldt veiutbygging ("Oslopakke 1") og de veiene som vi har fått etter denne har snart nådd sin

kapasitetsgrense. Stortingets vedtak er en start på en erkjennelse om at vegutbygging må kombineres med andre virkemidler for å bedre trafikksituasjonen i byene.

Begrepet "fremkommelighet" slik det nyttes i dag, er følgelig lite brukbart i byområdene. Siden store deler av næringslivets transport skal gjennom en eller flere store byer på vei til markedene, så betyr byenes vanskelige fremkommelighet mye for et av næringslivets viktige prinsipper, - levering "just in time". "Forutsigbarhet" er et bedre begrep for utvikling av en ny samferdselspolitikk. Dette er et begrep og en visjon som både beskriver og leder samferdselspolitikken over fra et **utbyggingsperspektiv** til et helhetlig **prosessperspektiv** på transporten. Dette er i prinsippet likt næringslivets logistikktenkning..

Et eksempel som kan belyse en slik tenkning er det offentlige utvikling av digitale kart. Disse kan redusere næringslivets kostnader til transport med 20-30%. Dette er en opplagt "vinn-vinn"situasjon: mindre utgifter for selskapene til arbeidskraft, drivstoff og materiell, mindre forurensninger og helseskader, mindre slitasje på veinettet. Fremkommeligheten er uendret veiteknisk sett, men forutsigbarheten er kraftig forbedret.

Dette eksemplet er også et blikk inn i det nye effektive transportsystemet der infrastrukturen ikke bare er asfalt **eller** skinner, men et samspill mellom asfalt, skinner, hav **og** internett/ IKT

Med et slikt perspektiv blir det lettere å inkludere miljøaspektene i de store valgene og færre dyre avbøtende miljøtiltak i etterkant. NTP som er en smeltedigel av tidligere tiders fire planer for vei, jernbane, luftfart og havner, - gir forhåpentlig en mulighet for et slikt perspektiv.

Et annet eksempel er hentet fra havbruksnæringen, hvor det forventes en sterk økning i produksjon og følgelig transportbehov. Følgende scenario er ikke ukjent for trailere med fisk fra Norge: Sterk forsinkelse over fjellet sørover fra midt-Norge p.g.a. dårlig vinterberedskap og driftsmidler på eksisterende veier. Inn til Oslo brukes det 45 minutter lengre tid en vanlig og på Mosseveien er det helt stopp p.g.a. kollisjon lengre sør. Gjennom Sverige og Øresund går det greit, men nord i Tyskland er det stopp igjen. Dels skyldes dette liten kapasitet på veinettet, men etter Øresundbruas åpning har dette økt. På grensen til Frankrike er det demonstrasjoner.....

Dette eksemplet viser at selv om vi fortsetter strategien med fremkommelighet som viktigste parameter for transporten i Norge, er vi fremdeles langt unna markedene når dette er oppfylt. Det må være et mål å utvikle en transportpolitikk som gir maksimal forutsigbarhet for våre næringstransporter fra dør til dør og ikke som i dag, - til grensen, dvs 1/5del av strekningen fra oppdretter til markedet i Paris. Vår påstand er at dette vil gi større forutsigbarhet for andre politiske mål, for offentlige budsjetter og selvfølgelig for miljø og helse. Alternativet til ovennevnte biltransport er direkte transport med skip fra kyst-Norge til kysten av Frankrike: Vi har egenkontroll 9/10 av veien! Samtidig som det gir utfordringer for produktkvaliteten med ny kjøle- og fryseteknikk.

6.2 Europeisk nivå for kollektivtransport og gang/ sykkel i by.

Norge er blant de land i Europa som har lavest tilskudd til drift av kollektivtransport. Dette gjelder byer det er naturlig å sammenligne seg med. Norge må opp på et europeisk nivå når det gjelder kollektivtransport og gang/sykkel i by.

6.2.1 Øk tilskuddene og øremerk de statlige tilskudd til kollektivtransport/ Gulrot-pisk

Kollektivtilbudet i byene påvirker belastningen på vegnettet som bl.a. staten har ansvaret for både mht drift, vedlikehold og dimensjonering. Det er derfor naturlig at det innføres et "spleiselag" for kollektivtransporten i byen basert på øremerkede bompenger, passasjeravhengige tilskudd fra staten og resultatavhengige tilskudd, f. eks. 4 kr pr. ny reise, eller helst 4 kr pr redusert bilreise.

NNV vil ha en økning på 3 milliarder årlig til kollektivtransport. For å lette den politisk jobben for kommunene må tilskuddene kobles opp mot restriktive virkemidler, for eksempel kvalitetskontrakter som knyttes til restriktive virkemidler for privatbil og økt framkommelighet for kollektivtransport. Dette forutsetter samhandling mellom fylkeskommunen og primærkommunen, med forpliktende avtaler mellom stat/ fylke og kommune med "gulrot og pisk". Se vedlegg 2: Bård Norheim, TØI

Bevilgningene fra staten til kollektivtrafikken må øremerkes til kollektivtransport og ikke konkurrere med bevilgningene til andre fylkeskommunale formål slik som skoler.

Særlig for byene må ny veibygging kun ha miljøeffekter og ikke noen kapasitetsøkende effekter, men en kapasitetsreduserende funksjon. Arealer med asfalt må reduseres..

Framkommelighet for kollektivtransporten

Her viser vi for eksempel til Nederland som har satt nasjonale minimumskrav til framkommelighet for kollektivtransport i by dvs. min. 20 km/t innen 2 km fra bykjernen, min 25 km/t innen 4 km fra bykjernen og min 30 km/t utenfor. Viktigste restriktive virkemidler for privatbil er parkeringsrestriksjoner i tillegg til virkemidler som trafikksanering, hastighetsbegrensninger, vegprising osv.

Eksempel: I Oslo vil Oslo Sporveier kunne spare 100 millioner årlig dersom hastigheten gjennom sentrum hadde blitt øket fra 12 –20 km/t. Dette ville kunne gitt mer enn **500 flere avganger daglig!**

6.2.2 Persontrafikk med jernbanen

Sats på jernbanens infrastruktur rundt de største byene og på det sentrale Østlandet

Det er nødvendig med et kraftig løft for å styrke jernbanen i områder med stor biltrafikk. Naturvernforbundet krever "**bane før veg**". NTP (2002-2011) er ikke ambisiøs nok når det gjelder blant annet Vestfoldbanen, Østfoldbanen og strekningen mellom Eidsvoll og Hamar. Og det er ikke bare rundt Oslo og mellom byene på Østlandet vi finner fornuftige jernbaneplaner. Også dobbeltspor Sandnes–Stavanger, økt kapasitet Arna–Bergen og satsing på Trønderbanen (Trondheim–Steinkjer) er viktige prosjekter. For å få til en reell konkurransevridning i jernbanens favør må jernbaneinvesteringer forseres og natur- og miljøskadelige vegprosjekt stoppes.

Vi har et fjerde generasjons vegnett og et første generasjons jernbanenett. Dvs at vi har et jernbanenett som er bygd på slutten av 1800-tallet i Sør-Norge.

Mer penger til drift av togtilbudet

Togtilbudet må styres av samfunnsøkonomiske og ikke bare bedriftsøkonomiske prinsipper. Naturvernforbundet forutsetter at staten fortsatt skal bidra økonomisk for å opprettholde et godt togtilbud på jernbanenettet. Myndighetene må samtidig stille krav til kvalitet, pris, frekvens og setekapasitet og sørge for gode korrespondanser og samordning mellom ulike transportmidler (jamfør danskenes strategi ”gode tog til alle”). Det er viktig at jernbanen tilbyr høy setekapasitet på de tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostnader er høyest. NSB og eventuelle andre jernbaneselskap må gis klare intensiver til og gjøres i stand til å frakte mest mulig passasjerer på bane i rushperiodene.

For øvrig må vi få:

- Flere avganger på Østlandet og rundt de største byene, spesielt når infrastrukturen blir bedre.
- Jernbanen må være et godt alternativ for ”undervegstrafikken” på de lengre strekningene.
- Satsing på nattog som et alternativ til fly.
- At togtakstene – spesielt for yngre mennesker, barnefamilier/grupper og faste kunder – blir redusert. Det er viktig at pendlerne, som reiser på tider av døgnet hvor vegtrafikkens samfunnsøkonomiske kostnader er høyest, fortsatt får store rabatter.

Norges Naturvernforbunds syn på jernbane for øvrig, se vedlegg 1

6.2.3 Samordnet areal og transportplanlegging

Parkeringspolitikk.

Tilgang på parkeringsplasser og pris på parkering kan ha stor betydning for bilbruken i et område. Flere regjeringer har vurdert parkeringsregulering som et mulig virkemiddel for å redusere kø-, trafikk- og miljøproblemer i de største byene. Gjeldende lovverk gir imidlertid regionale og lokale myndigheter begrenset mulighet til å kunne benytte parkeringsregulering på privat grunn som et virkemiddel i lokal transport- og arealpolitikk. Staten må derfor videreutvikle lovverket med sikte på å fjerne unødvendige og formelle hindringer for effektiv bruk av parkeringsregulering som lokalt virkemiddel. Dette er et svært viktig virkemiddel for transportpolitikken lokalt og regionalt.

Strategiske arealplaner

Samferdselsdepartementet har satt i gang **prosjektet Bedre byluft**. Prosjektet er et eksempel på at ulike forvaltningsnivåer og myndigheter samarbeider om forslag til hvordan lokale miljøproblemer kan løses, nærmere bestemt hvordan den lokale luftforurensningen fra vegtrafikk kan reduseres i de fem største byene.

Prosjektet tok sikte på å etablere et helhetlig system for overvåking og varsling av luftforurensningen. For å kunne ta i bruk aktuelle tiltak og virkemidler mot lokal luftforurensning vurderte prosjektet alternative løsninger både på kort og lang sikt, samt nødvendige regelverksendringer. Prosjektet har iverksatt akutttiltak på dager når det på bakgrunn av prognoser basert på overvåkningsdata forventes overskridelser av fastsatte forurensningsnivåer.

Hvordan har dette arbeidet utviklet seg? Dette er et eksempel på en tilnærming som må nedfelles i forpliktende, lovfestede strategiske arealplaner.

Planlovutvalget (NOU 2001:7) Regionale planforum:

Formelle meglingsfunksjoner mellom statlige myndigheter og mellom statlige myndigheter og kommuner i forbindelse med kommunalplanlegging ?

Areal og transportplan for byområdene må inn i Nasjonal transportplan og gjensidig forplikte hverandre. (Eks på det motsatte: Utbygging av Svartskog blir stoppet av staten fordi boligområdene må legges til Østfoldbanen, men så kommer ikke opprustingen av Østfoldbanen, og kommunen bygger ut Svartskog)

Se for øvrig oppsummeringene til miljøbyprogrammet, vedlegg 3

6.3.4 Organisering av kollektivtransport.

”Den etablerte organisasjonsstrukturen for kollektivtransport er formålstjenlig dersom en ønsker en videre økning av personbilbruken i større byområder, og samtidig finner det formålstjenelig at ingen kan stilles til ansvar for denne utviklingen” (Osland og Kråkenes 1999).

Den lite effektive organiseringen av det offentlige ansvaret for kollektivtrafikken er en av hovedårsakene til at det er så vanskelig å få gjort noe for å forbedre tilbudet. Motsatt har det offentlige organisert seg meget effektivt for å ivareta bilens interesser og få bygd ut veiene. Fordelingen av oppgaver gjør det faktisk ikke mulig å velge miljøvennlig, selv for de politikerne som vil: verken staten, fylkeskommunene eller kommunene kan gjøre helhetlige avveininger hvor de velger miljøvennlig transport på bekostning av bilen.

Staten må ta et klart ansvar for kollektivtrafikken

Stortinget må rydde opp i oppgavefordelingen. Det viktigste er at staten tar et klart ansvar for kollektivtrafikken selv og ikke bare betrakter oppgaven som fullstendig delegert til fylkeskommunene uten noen føringer.

Nasjonal transportplan må bli en overordnet plan også for kollektivtrafikken, ikke bare for den infrastrukturen staten har direktorater til å ivareta. Stortinget må bruke planen til å sette mål for utviklingen og legge opp virkemidler som gjør at disse kan gjennomføres - inkludert å sørge for en effektiv organisering.

Staten bør også skaffe seg et sterk nasjonalt fagorgan som kan bidra til å utforme og gjennomføre en helhetlig nasjonal kollektivtrafikkpolitikk. Dette må innebære å:

- Drive faglig utvikling
- Utvikle et nasjonalt stamrutenett og knutepunkter av høy kvalitet
- Drive innkjøp av statlige transporttjenester
- Legge rammer for virksomheten i fylkene og kommunene

Forholdet mellom staten og fylkeskommunene må endres

Bortsett fra pålagt skoleskyss, er kollektivtrafikken en oppgave hvor fylkeskommunene selv bestemmer ambisjonsnivået. Dette står i sterk kontrast til andre sektorer som Stortinget delegerer ansvaret til **med lovhjemmel** slik som skole og helse. Dette er en viktig årsak til at kollektivtransporten er blitt en salderingspost. Stortinget må endre på dette ved å stille krav til

hvordan kollektivtrafikken skal ivaretas. Skikkelige planer og krav til transportstandard som fylkene må oppfylle må stå sentralt.

Mens vegsektoren får øremerkede bevilgninger fra staten, går pengene til kollektivtrafikk som rammetilskudd som fylkene kan bruke som de vil. Stortinget må sørge for at disse pengestrømmene går i samme system så det blir mulig å foreta avveininger mellom bil og buss eller bane.

Miljøvernorganisasjonene har i lengre tid ønsket å omorganisere Vegdirektoratet til et trafikk- og transportdirektorat. I omorganiseringen av Vegdirektoratet må en også se på organiseringen av kollektivtransport og forholdet til andre transportetater.

Vi må ikke få 35 nye vegsjefer. Stillingene må være mer tverrfaglige, slik at f.eks fylkesrådmenn, samferdselssjefer etc. kan søke jobbene som regiondirektører, jfr. reformen i sykehussektoren. Nå må en speilvende linjene en effektiv etat for planlegging av kollektivtransporten og gang/ sykkel.

Planleggingsmiljøene for kollektivtransport er i dag altfor små og fragmenterte. Kollektivtransporten må få styrket plankapasitet i sentralforvaltningen og i de 10 største byene.

Fra 1.1.2003 skal Statens Vegvesen omorganiseres til 5 regionkontor og 30 vegkontorer. Luftfartsverket, Jernbaneverket og Kystverket er også oppdelt i regionkontor, men ikke med samme regionale oppdeling som er tiltenkt vegkontorene. Ekspressbuss og øvrig kollektivtransport vil falle utenfor denne oppdelingen. Ved en omorganisering må en få på plass det som ikke fungerer, og beholde det som fungerer.

Kollektivtransporten må få øremerkede midler fra staten til kollektivtransport. Disse kan f.eks fordeles fra de 5 regionkontorene, som Statens Vegvesen nå etablerer, som er statens forlengede arm. Disse midlene må to-deles.

Den ene delen benyttes for å opprettholde et viss minimumsnivå, skoleskysst etc. Den andre delen må kombineres med kvalitetskontrakter og kontrakter for framkommelighetskontrakter for kollektivtransport, og andre restriktive tiltak for privatbil. Når det gjelder ruteopplegg, drift etc, må en rundt byer og tettsteder følge grensene for bolig-/arbeidsmarkeds regionen.

For Oslo-regionen vil det for eksempel være naturlig å velge Oslo/ Akershus (evt.+ Drammen og Moss/ Østfold) for denne operative enheten. Lag en felles planleggingsenhet, Oslopakke 2 enhet(som nå skal bli en regionenhet for kollektivtransport) ved en sammenslåing av plankontorene til SL, Oslo sporveier, NSB, Jernbaneverket, Samferdselskontoret i Akershus, Samferdselsetaten.

Tilsvarende regionale kollektivenheter må dannes for de største byene.

Ved omorganisering av Vegdirektoratet er det viktig at det beholdes en miljøfaglig sterk kompetanse sentralt ved siden av at det etableres sterke regionale miljøfaglige enheter ved de nye regionale enheter og at det knyttes en sterkere miljøfaglig kompetanse

Om man vil forbedre kollektivtrafikken må den gjøres attraktiv. Det innebærer at avgangene skal være raske og med høy frekvens. Hastigheten kan økes ved å gi kollektivtrafikken

forkjøringsrett framfor biltrafikken . På bygdene kan bestillingsruter mate de reisende til bedre belagte stamlinjer.

Kunnskap og tiltakspakker for kollektivtransport må organiseres på 3 nivåer:

- 1.De 9 største byområdene
2. Øvrige byområder.
- 3 Distrikt

6.3.5 Det må bli lettere å gå! (og sykle)

Tabell.

Andel daglige reiser med ulike transportmidler i ulike deler av landet i prosent.

Transportmiddel	Oslo		Bergen- Tr.heim-S Stavanger		Kr.sand-Drammen- Trømsø-Tønsberg- Grenland- NedreGlomma		Resten av landet		Hele landet	
	1985	1998	1985	1998	1985	1998	1985	1998	1985	1998
Gang	26	22	26	22	20	18	25	18	25	20
Sykkel	5	5	5	5	7	6	7	5	6	5
Bilfører	42	49	44	53	48	59	48	61	46	55
Bilpassasjer	12	9	14	11	14	11	14	10	13	10
Kollektivt	15	15	12	10	11	7	7	5	10	10

Kilde: Utfordringsdokument, Nasjonal Transportplan 2002-2011, Februar 1999.

I dag blir planlegging for sykkel ofte bare et vedheng til vegutbyggingen. Tilrettelegging for gang og sykkel må sees som en selvstendig transportform og i sammenheng med kollektivsatsningen.

Det må settes måltall for flere gående og syklende. F.eks en økning på 10 % flere gående og 5 % flere syklende i løpet av en 10-årsperiode.

Tiltak som kan nevnes er:

Snarveier, manglende lenker til viktige målpunkt, gågater, parkeringsprinsipper etter ABC-prinsippet, normer for parkering og sykkelparkering, bare handicapede kan parkere i kjelleren, avgiftsbelegging av alle parkeringsplasser der det er trengsel, parkeringsavgifter ved kjøpesentre etc.

Gang og sykkeltrafikk er ikke for smått !

Gang og sykkel blir ofte møtt med at det ikke er **en reise**. Hva er en reise ?

Den samfunnsøkonomiske nytten av en ekstra reise til fots eller på sykkel er mye større enn en ekstra reise pr. bil, når en ser på dagens helseutfordringer. I dag settes tidskostnaden til gående og syklende i de økonomiske modellene til null. Dermed blir det aldri økonomi i å tilrettelegge for gang og sykkel. Tidskostnad for bilisten er i dag ca.70 kr pr time.

Eldre sentrumsområder bygd før den 2 verdenskrig fungerer bra å bevege seg til fots i, likeledes er det innenfor boligområder bygd på 60-80 tallet. Men i mellomlandet mellom bykjernen og boligområdene er området ofte utformet slik at man er fortapt uten bil. Våre

større byområder har utviklet seg fra gangby, baneby til sjøfuglfot-by (med utbygging i svømmehuden) Vi må få tilbake den byplanleggingen man hadde opp til 2.verdenskrig.

Ny utbygging bør skje i transportkorridorer i kollektive knutepunkt. En bra måte er å fortette bebyggelsen. Fortetningen betyr ikke at distriktene avfolkes. Det betyr at tilvekst i byene skjer så sentralt som mulig for å motvirke utglidning. Man kan f.eks bygge over stasjonsområder, industri og havneområder, bensinstasjoner etc. Fortetningen må skje med kvalitet og ikke i parkområder eller i grøntområder.

I lang tid har tettsteder est ut. Avstanden mellom arbeidsplasser, hjem og servise blir generelt lengre. Vår frihet har økt, men denne frihet har samtidig satt oss i et fengsel Man må ha bil for å utnytte all servise. De som ikke har bil får store handicap og må bruke stadig mer tid og penger for å få utført sine ærend. Det er på tide å endre denne trenden. Isteden for å tilrettelegge for transport, må vi øke tilgjengelighet. Det må bli lette å ta seg fram til fots, med sykkel eller kollektivt mellom ulike aktiviteter.

Eksempel fra Oslo: Oslo er planlagt med grøntdrag (grønne fingre) fra Marka til Fjorden, og har muligheter for å få grønne ringer som forbinder disse (Grønn rute m.m). Denne strukturen På 50-tallet kom planleggere fra hele Europa for å studere denne unike byplanen til Harald Hals. Slike strukturer må videreutvikles.

Det må settes klare måltall for bruk av gange og sykkel til daglige reiser. F.eks må antallet som går økes til 30 % og antallet som sykler økes til 10 % i løpet av en 10-årsperiode jfr tabellen ovenfor.

Plan for biluavhengighet

For de største byområdene bør det settes langsiktige mål for at kollektivtransporten her skal bli så god at folk skal kunne klare seg uten bil i det daglige. Dette krever at det gjøres en vurdering av hvordan tilbudet av buss, tog, sykkel, taxi, budtjenester, leiebil og bildelingsordninger sammen med bilrestriksjoner bør utformes for å fylle byboernes transportbehov.

Vegtrafikkens terror. Mange steder er det så utrivelig og farlig å ferdes til fots eller på sykkel p.g.a. biltrafikk at slik form for transport rett og slett ikke lar seg utføre. Resultatet blir enten mer biltrafikk eller at de som ikke har/disponerer bil, får en lavere livskvalitet. Dette gjelder også i grisgrente strøk. Her er gjerne riksvegene så fæle å gå/sykle langs at en også der blir terrorisert (særlig av tungtrafikken).

6.3.6 Reform for kollektivtransport og gang/ sykkel. Opplærings-/utviklingsprogram

Vi trenger en **reform** for styrking av kollektivtransporten og gang/sykkel

Denne reformen må inneholde mer kunnskap om kollektivtransport og gang og sykkel og flere stillinger for planlegging og gjennomføring.

Dette kan løses med flere professorater innenfor feltet, slik at vi kan få lært opp flere ved f.eks. NTNU, UIO, NLH, Arkitekthøyskolen, jfr. Sverige

Dessuten er det behov for et kompetanse/ utviklingsprogram for planlegging og gjennomføring av kollektivtransport og gang/ sykkelveier i et 5 årsprogram. Dvs en 200 millioner pr. år i en 5 årsperiode. Dette kan foregå etter en opptrappingsplan.

Ved effektivisering/ slanking av vegetaten/ utlysning av stillinger må en del stillinger overføres til planstillinger innenfor kollektivtransporten og utlyses samtidig. Disse må følges opp med et opplæringsprogram. Disse fagfolkene kan allerede plan- og bygningsloven og dette er kvalifikasjoner som trengs i forbindelse med planlegging for kollektivtransport og gang/ sykkeltrafikk..

Innenfor denne reformen kreves også håndbøker, rundskriv, kursvirksomhet, opplæring, omskolering etc.

Hva slags statistikk har vi for gang, sykkel og kollektivtrafikk ?

6.3 Mer gods på bane og sjø

6.3.1 Positive effekter ved mer gods på sjø og bane

Vegnettet i Europa har kapasitetsproblemer og hvitbok for EU 2001 favoriserer sjøtransport og banetransport. Vegprising og kilometeravgifter vurderes innført. Det er viktig at det planlegges for intermodale løsninger og mer gods på sjø og bane. Denne omleggingen er i tråd med politisk vedtak.

Redusert godstransport med bil vil redusere antall alvorlige trafikkulykker og gi økt opplevd trygghet på og langs veiene.

Hvis det ikke blir gitt tillatelse for lange lastebiler 25.25m og 60 tonn totalvekt i Norge reduseres behovet for investeringer i vegnettet med mange milliarder, og gir muligheter for et bedre lokaltilpasset vegnett. Dette gir samfunnsmessige gevinster både for kultur, natur og miljø. Sårbare fjord og dal- landskaper m.m. spares.

6.3.2 Ikke overinvesteringer i veganlegg på Østlandet. Ikke Kystriksvg 39

Jo mer det investeres i veganlegg på det sentrale Østlandsområdet, jo mer vil godstransporten fra Vestlandet og Nord-Norge gå på veg over Østlandet. Utbygging av Kystriksvegen vil virke negativt for sjøtransporten. Når godset først er kommet på bil vil den fortsette på bil. En slik konkurransevidning på veg vil også svekke godstransporten på jernbanen. Lange lastebiler 25.25 må ikke tillates. De vil svekke gods på sjø og bane. På kort sikt kan lange lastebiler gjøre enkelte av næringslivets transporter billigere, men på lang sikt vil en monopollignende posisjon for vegtransport kunne presse prisene opp.

6.3.3. Sjø

Norsk næringsliv bruker i størrelsesorden 30 milliarder på godstransport. Med vår geografiske plassering i utkanten av Europa utgjør transportavstanden statisk vurdert et klart kostnadshandicap for den konkurranseutsatte del av næringslivet. Samtidig har vi et naturgitt fortrinn med en lang kystlinje tilrettelagt for sjøtransport. Dette illustreres også av de mange bedriftene i distriktene som har valgt lokalisering ved sjøkanten for å utnytte dette fortrinnet.

Mange av våre hjørnesteinsbedrifter er avhengig av sjøtransport for frakt av eksportprodukter. Disse bedriftenes transportbehov blir ofte undervurdert i transportplanleggingen. Varehandelens behov får for høyt fokus.

Likeledes vil f.eks ny teknologi føre til at transport av fersk fisk i økende grad vil gå på båt slik som frossen fisk i framtiden, jfr. ECON og båttransport fra Island.

I forbindelse med planlegging av nye vegforbindelser, eller større utbedringer av eksisterende veg må det etableres et regelverk som innebærer at også alternative transportformer må vurderes. Det vil f.eks ha betydning for dimensjonering av en ny veg om noe av transporten kan gå til sjøs dersom det tilrettelegges for det gjennom investeringer i tilførselsveg til en havn i området, forbedringer når det gjelder omlastning i havnen, utvidet åpningstid etc.

Det er også viktig å få økt sikkerhet i farledene med oppdatering av merker og fyr og navigasjonshjelpemidler.

Sjøtransporten er organisert i Næringsdepartementet og Fiskeridepartementet. Dette medfører at sjøtransporten holdes utenfor viktige samferdselspolitiske vurderinger.

Fast daglig kystrute Trondheim-Ålesund- Bergen-Stavanger-Antwerpen bør etableres med statlig risikokapital. Båtene tar både "fisk og møbler". Båtene er moderne og fleksible og kan både ta container og ro-ro og paller og stykkgoods. Ny kjøleteknologi med flytende nitrogen gjør at "ferskfisk" kan lagres i opptil 20 døgn og vil derfor gå med båt slik som frossenfisk, jfr Island, ECON. Risikokapital på ca.0.6 milliarder bør avsettes i statlige midler for 50% finansiering av 3-4 moderne båter til denne båttruten.

Båtene er energieffektive, går f.eks på gass og kjører energiøkonomisk i maks 17 knop. Konsumvarer går i retur til nasjonalhavn nummer 2-3 i Norge som legges til Bergen eller Stavanger og Trondheim.

Havnene blir en stor miljøutfordring, dvs å få effektive havner for intermodale transporter og samtidig tilpasset bymiljøet. Endret havnestruktur må vurderes for å styrke sjøtransporten.

For øvrige miljøproblemer fra sjøtransport se vedlegg 5

6.3.4 Godstrafikk på jernbane

Tiltak

- *Investeringsavgift på materiell:* Lastebiltransport er fritatt fra denne, men ikke jernbanetransport. Det er urimelig at jernbaneoperatører må betale investeringsavgift på materiell.
- *Tollavgift ved bruk av utenlandsk materiell i Norge (som lastebilen er unntatt):* Også jernbanen må slippe kabotasjeavgift om det skal bli rettferdig konkurranse.

Når det gjelder infrastrukturen, er det helt avgjørende for godstrafikken at standarden på banenettet bedres. Det trengs mer penger til vedlikehold og til standardhevede investeringer i eksisterende banenett. Uten dette blir det vanskelig å kunne tilby pålitelige og effektive

godstransporter på bane. NSB risikerer å tape omfattende transporter mellom Sør-Norge og Nord-Norge pga. forsinkelser som følge av dårlig banestandard.

Av mindre investeringer nevner vi behovet for profilutvidelser av banenettet, økt kryssingskapasitet og utvikling av terminaler for bl.a. kombinerte transporter. Vi mener imidlertid at det ikke er behov for ny godsterminal på Leangen i Trondheim. Dette er i tråd med prioriteringene til NSB og Jernbaneverket.

Utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar vil være et stort, men viktig investeringsprosjekt for å styrke jernbanen på Østlandet og i korridoren nord-sør. Dobbeltspor på denne tett trafikkerte strekningen vil også komme godstrafikken til gode. Videre utbygging av dobbeltspor på Østfoldbanen, dobbeltspor mellom Arna og Bergen samt Gevingåsen tunnel i Trøndelag er andre større infrastrukturprosjekt som vil styrke godstrafikken på bane.

I tillegg mener Naturvernforbundet at myndighetene bør stimulere til etablering av private selskap som driver trafikk på svakt trafikkerte strekninger, jamfør erfaringene fra Sverige. Dette kan bidra til at mer gods går på skinner.

6.3.5 Mål om lavere transportarbeid

Strategier med økte godsstrømmer for økt konsum i Norge er ikke bærekraftig. Dette skyldes generelt at transport er for billig, men de andre årsakene til økt konsum ligger utenfor transportsektoren. Internasjonal arbeidsdeling og globalt miljøansvar er et stor og viktig felt for miljø og ressurs-politikken. Vi velger likevel i denne planperioden å sette fokus på de øvrige problemstillingene ved Nasjonal transportplan.

Kretsløp er et sentralt begrep ved siden av naturens tålegrense innenfor bærekraftsbegrepet Kretsløpstankegang og kretsløpsteknologi i store/små kretsløp må inn i bærekraftig nasjonal transportplan. Billig transport vil fort medføre lange transporter som vanskeliggjør resirkulering, for eksempel: I dag importerer Norge mye epler fra New Zealand. Hvordan skal eplekasser, epleskrotter og fordøyelsesrester (dvs. gjødsel) fraktes tilbake til New Zealand ?

Videre er det for eksempel bedre at vi utveksler oppskrifter enn at kjeks skal fraktes fra USA.

Norges Naturvernforbund mener at transport pr. km må bli dyrere, men at transportene for bedriftene kan bli billigere pga. bedre logistikk..

6.4 Samlet plan for vegutbygging og inngrep i natur- og kulturområder

6.4.1 Sårbar natur og kulturområder trues.

Figuren viser villmarkspregede områder i Norge, utviklingen fra 1900 fram til i dag. Som vi ser er det svært små og få områder igjen og disse områdene er under sterkt press. De største truslene i dag er først og fremst vegbygging (men også hyttebygging/ fritidsanlegg, golfbaner, kraftlinjer og gjenværende vannkraftutbygging)

[Klikk her for å se figur](#)

For vassdrag ble det laget en samlet plan for vassdragsutbygging.

Vannkraftutbyggingsperioden er som en følge av dette over.

En tilsvarende **plan må en har for vegbygging i et langt tidsperspektiv for eksempel 50 år.**

Valg av standard må inn i dette arbeidet. Norge har svært mange sårbare kystsoner, naturområder og fjord -og dal-lansker. Nye traseer kan ha en betydelig konsekvens som ofte blir undervurdert. Inntrenging i nye områder er spesielt sårbart.

Natur –kultur og økonomi har sammenfallende interesser.

For eksempel ville den standarden som Sogn og Fjordane vegkontor valgte fra Lærdal oppover mot Borgund, rasere kultur og naturmiljø og ville dersom denne hadde blitt fulgt på hele strekningen fra Oslo –Bergen kostet 50 milliarder. Det er viktig å kostnadsberegne hele strekninger og ikke bare delprosjekter.

Ikke stamveger/ høgstandardveger ut til det ytterste skjær, miljøkonsekvensene blir katastrofale. Legg til rette for sjøtransport for transport av også fersk fisk. Jrf Island og ECON

6.4.2 Valg av vegstandard.

Valg av standard for en veg har store konsekvenser for natur, arealbruk, vilt, miljø, tettstedsbebyggelse, kulturminner, trafikksikkerhet og bebyggelse. Statens vegvesen planlegger i dag vegsystemet etter en trafikkdifferensiering med adkomstveier, samleveier, hovedveier og stamveier. I vårt grissgrendte land kan en i mange tilfeller spørre seg om det er trafikkgrunnlag for alle disse vegene og om kostnader til investering, drift og vedlikehold kan forsvares. Stamvegnormalenes forskrifter til avstand mellom kryss kan for eksempel føre til at den nye vegen ikke fanger opp ny trafikk, da det ofte viser seg at hovedtyngden av trafikken er lokalbasert. Opprustning/forbedringer/ senking av fartsgrense for delstrekninger for eksisterende veg kan være et økonomisk og miljøvennlig forsvarlig alternativ.

Arbeidet med mer miljøtilpasset vegbygging har vært et undervurdert og forsømt område i naturforvaltningen. Fagmiljøene er små, og kompetansen for å fremme alternative planer med Statens Vegvesens spesifikasjoner er liten. Her må det gjøres en betydelig jobb

6.4.3 Nye stamveier

Nylig proklamerte Vegdirektoratet omgjøring av en del veier til stamveier, bl.a. riksvei 4 Sinsen - Gjøvik og riksvei 7 over Hardangervidda. Med dagens regelverk innebærer stamvei normalt motorveistandard med 2 eller 4 felter. I det ligger dobbelt veisystem med arealkrevende 2-planskryss osv. Konsekvensene for miljø og samfunn blir meget store.

Til nå er konsekvensene først kommet fram i forbindelse med den konkrete veiplanleggingen, parsell for parsell. Etter vårt syn er det altfor sent: Konsekvensene av stamvei må utredes, iallfall i grove trekk, *før* eventuelt vedtak om stamvei slik at man kan unngå omgjøring til stamvei der konsekvensene måtte være uakseptable.

6.4.3 Konsekvensutredninger (KU)

Hovedpoenget med KU er å få svar på *om tiltaket* skal gjennomføres. Her synes det sterkt i dagens veiplanlegging. Vi har første gang til gode å se at dette aspektet er tatt *på alvor* i forbindelse med et veiprojekt. I praksis dreier KU'ene seg kun om hvilken trasé som skal velges. Det virker som om spørsmålet *om* veien skal bygges allerede er besvart. Denne praksisen må øyeblikkelig opphøre.

Vi finner også grunn til å påpeke den bit for bit-planleggingen som foregår innen vegvesenet. Et godt eksempel er E 18 gjennom Østfold og Akershus til Vinterbro der det, først i Østfold etter hvert lages KU'er for de enkelte 5 - 10/15 km lange parsellene uten at konsekvensene for resten av prosjektet er utredet.

I flere år har bit for bit-planleggingen foregått i Østfold uten at konsekvensene videre gjennom Akershus er utredet. Det har først skjedd i det aller siste. Standarden (4-felt) er da allerede satt i Østfold og blir i praksis et direktiv for tilsvarende standard gjennom Akershus uten at man der i realiteten får anledning til å drøfte *om* man er tjent med denne standarden.

Fra Vegdirektoratet er bit for bit-planleggingen begrunnet med at "planleggingen skal skje innenfor planområdet", dvs. at KU'ene etter det synet skal følge kommunedelplanen for vedkommende parsell. Vi kan ikke skjønne annet enn at en slik planlegging må være i strid med KU-reglene som framhever at KU'ene skal omfatte hele influensområdet. Nettopp i veisaker blir jo konsekvensene av en parsell, der man

kanskje setter standarden videre, langt mer omfattende enn inngrep osv. knyttet til den enkelte parsell.

6.4.5 Offentlig/ privat samarbeid (OPS)

OPS går ut på at private firma skal stå for bygging og finansiering av veiprojekter og vedlikehold av vegen i en tidsperiode. Bakgrunnen for dette ønsket er veg for pengene. OPS kan virke besnærende, men kan fort bli en måte å snike i køen på. Slik OPS-planer har blitt presentert til nå vil de ikke føre til bedret risikostyring eller billigere veiprojekter. I de planene som har blitt presentert skal ikke de private investorene verken ta risiko eller betale kapitalkostnader på prosjektet. Når en legger til at vegvesenet allerede i dag konkurranseutsetter sin egenproduksjon kan vi ikke se noen faktorer som skal redusere kostnadene ved vegbygging (bortsett fra at vedlikeholdet kan bli billigere). Dermed står vi igjen med at prosjektene blir gjennomført raskere. På toppen av dette er det svært attraktivt å finansiere motorvegprosjekter inn til storbyene på denne måten. Det vil ødelegge konkurransevnen for kollektivtrafikken og føre til mer trafikk og miljøproblemer. OPS bør heller vurderes for jernbaneprojekter.

Se Norges Naturvernforbunds liste over kontroversielle vegprosjekt. Vedlegg 1.

6.4.6 Problemsone- kartlegging / Miljøutbedringer

Ved kartlegging av

Kulturmiljøverdier reiser det seg særlige spørsmål om løfting av problemstillinger. Det er nødvendig å heve blikket slik at fokus i større grad også omfatter miljøer og landskap, og ikke bare enkeltobjekter. Det er skjedd en utvikling på dette området de siste årene, men det er fremdeles viktig at landskapsaspektet får en større rolle i den totale plan- og driftsplanleggingen (praktisk, teknisk og ansvarsmessig). På tiltaksnivå, herunder KU-vurderinger, vil kulturmiljø-vurderingene ofte være spørsmål om å begrense skadevirkninger. En viktig målsetting bør være at miljø- og landskapshensynene integreres i den overordnede transportplanleggingen, spesielt på det nivå man kan betegne som strategisk tiltaksnivå, dvs. der hvor man diskuterer alternative infrastrukturløsninger i en region eller korridor mv. Dette fordrer at kulturmiljøinteresser i sterkere grad inngår i planvurderingene på strategisk SATP-nivå. Transportetatens kartleggingsredskaper bør også utvikles metodisk slik at man lettere fanger opp konflikter og utviklingsmuligheter i skjæringspunktet kulturmiljø/landskap og transportinfrastruktur.

Med hensyn til nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner er det nødvendig å integrere ivaretagelsen av disse objektene i etatens FDV-planlegging og at det øremerkes tilstrekkelige midler til oppfølgingen.

Det generelle fokus i overordnet transportplanlegging har tradisjonelt vært fokus på nye nlegg og utvidelse av eksisterende infrastruktur. Det er nødvendig i planleggingen og budsjettforberedelsene i større grad har drifts- og vedlikeholdsfokus. Ved dette ligger også et stort potensiale for miljøforbedringer.

Miljøprioritert gjennomfart.

Opprustninger av riksveger gjennom tettsteder gjennom farts- nedsettende tiltak og visuelle opprustninger har gitt gode erfaringer. Disse prosjektene gir bedre trafiksikkerhet, bedre tilpasning av riksvegen til det lokale kulturmiljø og bedre framkommelighet for gående og syklende. Det blir også ryddigere parkeringsforhold. En nylig utført spørreundersøkelse på 16 steder viser også at et flertall av bilistene synes at framkommeligheten for dem fortsatt er god. Denne typen tiltak gjennomføres for å utbedre problemsoner og blir godt mottatt i lokalmiljøet. En annen tiltakskategori er lignende utbedringer av innfartsårer.

Reparasjoner som Tautra og opprustning av Skodjestraumsbrua er også en type tiltak som kan gå under problemsone betegnelsen.

6.4.5 Vegbygging som distrikts-politikk ?

Utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner ved vegbygging har lenge vært en distriktpolitisk strategi i Norge. Denne strategien hviler på et svært svakt vitenskapelig grunnlag.

Det er de ofte små lokalsamfunn som er taperne når det bygges nye veier. Det blir lettere å kjøre inn og handle i de større sentra og i de store byene og i storsentre når det kommer en ny veg. Det kalles **sugerørseffekten**, og betyr for eksempel at motorveien vil suge livet ut av de små tettsteder og sentralisere økonomi, handel, servise, postkontor, helsestasjon, skoler etc til større steder. Utviklingene viser at folk kjører lengre, og lengre til arbeidet. Nye veier vil styrke denne utviklingen og flere vil velge å bo lengre fra arbeidsplassen. I motsetning til offentlig transport skaper en vei ingen varige arbeidsplasser.

En rekke undersøkelser har sett på sammenhengen mellom veginvesteringer og utvikling. Ryntveit, Lianog Engebriksen utførte studier for å måle effekter av bedret vei tilgjengelighet. De fant ikke grunnlag for å kunne si om vei gir positive ringvirkninger for verken vare eller tjenesteproduksjon. Andre forhold er trolig langt viktigere enn vei når det gjelder å påvirke næringsutvikling i et område. Det er faktorer som treghet i næringslokaliseringen og – sammensetning, samt offentlige støtte ordninger. Differensiert arbeidsgiveravgift er langt viktigere for næringslivet i distriktene enn veiutbygginger. En har funnet at veiutbygging som knytter tettsteder til storbyer kan gi vekst. Dette blir av mange politikere framhevet som en god ordning for distriktene.

Dette er imidlertid bare en halv sannhet. Nabokommuner til byer med trengsel vil trolig oppleve økning i arbeidsplasser og bosatte. Bakgrunn er at byen vokser utover. Et godt eksempel er Bergen, hvor samferdselsmyndighetene har knyttet omkringliggende kommuner tett til bykjernen. Denne byveksten er svært uheldig fordi den medfører økt transportbehov. Dessuten kan det vanskelig kalles distriktpolitikk.

Folk i byene kjører omtrent like mye bil som folk i distriktene, ja faktisk mindre om vi ser på omegnskommunene rundt storbyene, hvor det er mest bilkjøring. Rundt dette gjennomsnittet finner vi folk som knapt har daglige reiser fordi de bor og jobber på samme sted – f. eks bønder (ca. 1/3 av bilreisene i distriktet er under 2 km.). Og vi finner pendlere med lange reiser. For den siste gruppa kan det eventuelt finnes målrettede virkemidler.

Utflytting av varige arbeidsplasser ut til distriktene, slik som for eksempel nå med regionkontorene til Statens Vegvesen og de statlige tilsynene, gir mye høyere varig effekt.

7. Tekniske forbedringer

Tekniske forbedringer for tiltak mot støy og luftforurensning er ikke tatt med i disse strategiske innspill fordi disse løsningene ikke løser problemet med økende naturinngrep, arealbruk i byer og tettsteder, barriereeffekter, utyggghet på og langs veien m.m. Se for øvrig kapitel 6.

Vedlegg 1. Miljøutfordringer for samferdselssektorer, Gunnar Sander, Leder i Samferdselsutvalget i Norges Naturvernforbund. 22.10.01.

+ Norges Naturvernforbunds innspill til Stortingsbehandling av NTP (2002-2011)

Dette ligger på egen fil.

Vedlegg 2 Nye utfordringer for kollektivtransporten, Bård Norheim, TØI

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) blir det påpekt at tilskuddene til kollektivtransporten i Norge er for lave til å kunne gi et samfunnsøkonomisk effektivt kollektivtilbud. Samtidig lanseres ideen om økt bruk av "spleiselag" i byområdene for å få til en økt kollektivsatsing, og det understrekes at dette må kombineres med restriksjoner på biltrafikken hvis en skal få den ønskede miljøeffekt.

Kollektivtransporten står overfor nye og krevende utfordringer hvis den skal spille rollen som et attraktivt og konkurransedyktig alternativ til bilen i norske byområder. Hvis kollektivtransporten "stagnerer", det vil si beholder rutetilbud, vognpark og takster på det nivået de har i dag, vil det for de 10 største byområdene føre til en årlig nedgang i antall kollektivpassasjerer på 1,6 prosent. Dette betyr at det må gjennomføres en kontinuerlig og målrettet produktutvikling for å opprettholde og helst øke kollektivandelen i disse byene.

Hovedproblemet for kollektivtransporten er ikke mangel på politisk eller faglig støtte, men det faktum at det er mange og motstridende mål som ønskes ivarettatt. Dette fører til en klar målkonflikt mellom for eksempel lavere takster og stor flatedekning for å kunne ivareta et akseptabelt kollektivtilbud til alle deler av befolkningen og utvikling av skreddersydde kollektivtilbud på strekninger hvor en kan konkurrere mot bilen. Disse målkonfliktene påvirker rammebetingelsene for kollektivtransporten og dermed hvilken tilskuddsmodell som bør velges.

Stadig strammere økonomiske rammebetingelser

I løpet av perioden 1986 – 97 er tilskuddene til kollektivtransporten i Norge kuttet med 42 prosent, og flere norske byer driver i dag omtrent uten tilskudd. En analyse av konsekvensene av disse tilskuddskuttene i fem byområder viser at det er gjennomført en omfattende effektivisering innenfor næringen i denne perioden og at denne effektiviseringen har vært størst fram til 1992. Samtidig har tilskuddskuttene ført til redusert tilbud, økte takster og økt biltrafikk, og etter 1992 har det vært et samfunnsøkonomisk tap ved disse tilskuddskuttene.

Kristiansand er den eneste byen i denne undersøkelsen som har økt tilskuddene i perioden. Erfaringene fra Kristiansand viser at de økte tilskuddene til kollektivtransporten har gitt betydelige samfunnsøkonomiske gevinster, og målt pr passasjer er det de høyeste i denne analysen. TØIs analyser har også vist at Kristiansand, sammen med Oslo og Trondheim, har gjennomført den største kostnadseffektiviseringen av de byene vi har sett på, med ca 20 prosent. Dette betyr at kollektivtransporten i Kristiansand, både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk, har gjennomført de mest effektive tilpasningene i perioden.

En sammenlikning av kollektivtilbudet i norske byer med resten av Europa viser at det i hovedsak er større flatedekning men langt lavere frekvens på tilbudet i Norge. Samtidig er kostnadsdekningen langt høyere, noe som hovedsakelig skyldes at takstnivået i Norge er omtrent dobbelt så høyt som gjennomsnittet i Europa. Denne sammenlikningen viser at tilskuddsnivået i Norge ligger omtrent på bunnen i Europa og at det er et betydelig potensiale for å utvikle et mer markedseffektivt kollektivtilbud i Norge.

Samfunnsøkonomisk optimalt kollektivtilbud

Analysene av kollektivtilbudet i Oslo, Bergen og Kristiansand viser at det er behov for å utvikle et mer kundeorientert kollektivtilbud som legger større vekt, ikke bare på tilbudet til dagens trafikanter, men også på en vognpark som er bedre tilpasset dagens transportmønster. Dette vil bety et kollektivtilbud med hyppigere avganger som i større grad betjenes med mindre busser enn i dag.

Analysene i disse tre byene viser at takstene i større grad må tas i bruk som et aktivt styringsverktøy i transportpolitikken. Samtidig gir det ulike konklusjoner i de tre byene om hvilken retning takstene bør endres for å kunne utvikle et samfunnsøkonomisk optimalt kollektivtilbud. I Kristiansand vil et samfunnsøkonomisk optimalt takstnivå være lavere enn i dag, mens det i Oslo vil være ca 50 prosent høyere. Dette betyr at en finansiering av optimale takster i Kristiansand vil kreve ca 23 mill kroner i økte tilskudd, mens optimale takster i Oslo kan bidra til å redusere tilskuddsandelen. Forskjellene mellom byene skyldes dels ulikt takstnivå i utgangspunktet, dels ulikheter i kostnadsstruktur

Et samfunnsøkonomisk optimalt kollektivtilbud i Kristiansand vil kreve et økt tilskuddsbehov på 38 mill kroner. I gjennomsnitt vil dette gi en samfunnsøkonomisk avkastning på ca 80 øre per tilskuddskrone, noe som er langt høyere enn det som kreves ved normale vegprosjekter. Totalt for Oslo, Bergen og Kristiansand vil et samfunnsøkonomisk optimalt kollektivtilbud gi mellom 16 og 32 prosent flere passasjerer og en samfunnsøkonomisk gevinst på ca 400 mill kroner årlig.

Konsekvenser for biltrafikken

I Kristiansand skyldes en stor del av det økte tilskuddsbehovet gevinstene ved redusert biltrafikk. Av den totale økningen på 38 mill kroner skyldes 23 mill kroner gevinstene ved redusert biltrafikk. Dette betyr at midler som i dag går over vegbudsjettene for å redusere kjøpproblemene i rushtida, alternativt kunne blitt benyttet til å øke tilskuddene for å oppnå den samme effekten. I dag er det åpnet for en slik bruk av midlene når det gjelder investeringer i kollektivtransport, men dette viser at det også bør kunne gjelde driftstiltak.

I disse analysene har TØI sett på en situasjon hvor det innføres tidsdifferensiert vegprising i Kristiansand. Dette vil føre til økt etterspørsel etter kollektivtransport og etter våre beregninger ca 50 mill kroner i årlige inntekter. Samtidig vil det optimale tilskuddsbehovet reduseres fordi takstene ikke må ta hensyn til underpriset biltrafikk. Det optimale tilskuddsbehovet hvis det innføres vegprising i Kristiansand vil være ca 50 mill kroner årlig.

Mulighetene for et ”spleiselag” i Kristiansand?

Vi har i dette prosjektet analysert konsekvensene av et ”spleiselag” for kollektivtransporten i Kristiansand basert på øremerkede bompenger, passasjeravhengige tilskudd fra staten og resultatavhengige tilskudd. Begrunnelsen for å bringe staten inn er at kollektivtilbudet i byen påvirker belastningen på et vegnett staten har ansvaret for både mht drift, vedlikehold og dimensjonering. I disse analysene har vi holdt takstene på dagens nivå.

Vi har tatt utgangspunkt i et eksempel hvor bomsatsene i rushtida økes med kr 2, som øremerkes til kollektivtransporten. I tillegg foreslås det at staten gir et tilskudd per ny passasjer i kollektivtransporten på kr 4. I tillegg innføres det resultatavhengige tilskudd fra fylket til kollektivselskapet for å optimalisere tilbudet innenfor disse rammene.

Ifølge våre analyser vil en slik finansieringspakke gi i overkant av 20 prosent flere kollektivreiser og ca 7 prosent færre bilturer i rushtida, med en samlet samfunnsøkonomisk gevinst på 30 mill kroner årlig. Dette vil være konsekvensene av økte avgifter på bilkjøring og et mer markedstilpasset rutetilbud. Totalt sett vil dette gi økt frekvens og mindre vogner enn i dag.

En slik finansieringspakke vil samlet gi et økt tilskuddsbehov på ca 19 mill kroner årlig, hvorav 8,3 mill dekkes ved økte bomsatser, 5,6 mill dekkes ved økte statlige overføringer på grunn av passasjerveksten. Fylket vil her dekke det resterende økte finansieringsbehovet på 5,2 mill kroner årlig. Dette gir en relativt god balanse mellom de ulike finansieringspartene.

Disse beregningene viser at staten med relativt enkle grep, med passasjeravhengige økte tilskudd, kan sette i gang en prosess som kan gi store samfunnsøkonomiske gevinster. En slik finansieringsmodell vil premiere de områdene som lykkes i å utvikle et mer attraktivt tilbud, og jo mer det satses lokalt i form av lokale avgifter og økte tilskudd, jo større bidrag kan de hente fra staten.

Dette vil kreve god markedskunnskap og nøye planlegging for å kunne høste gevinstene av en slik modell, og det vil ikke være nødvendig for staten å "etterprøve" hensiktsmessigheten av de tiltakene som gjennomføres. Staten vil bidra bare hvis de tiltakene som gjennomføres blir en suksess og de lokale myndigheter og kollektivselskap vil ta den økonomiske risiko hvis det gjennomføres lite effektive tiltak. En slik finansieringsmodell vil gi en klarere ansvarsdeling mellom de ulike aktørene og et økt resultatansvar i forhold til de tiltakene som gjennomføres.

Vedlegg 3 Oppsummeringer fra miljøby-programmet.

II Erfaringer og eksempler

1. Samordnet areal- og transportplanlegging må gjøres for hele byregionen

Et byområde består som regel av flere kommuner. Konkurransen mellom kommunene om befolkning, arbeidsplasser og investeringer kan være et hinder for å utvikle felles problemforståelse og planer for en miljøvennlig byutvikling. I de fem miljøbyene er dette problemet mest aktuelt i Oslo, Bergen, Kristiansand og Fredrikstad, mens det nærmest er fraværende i Tromsø fordi kommune og byregion er sammenfallende. På ATP-området må miljøbyen utvikles og utbedres innenfor hele byregionen, og behovet for regionalt samarbeid er derfor stort.

2. Tett utbygging rundt kollektivtransportlinjene i byområdet

Reviderte arealplaner i Fredrikstad, Kristiansand, Bergen og Tromsø viser klare positive tendenser for å unngå ytterligere spredning av byen, men fortsatt ekspanderer enkelte av byene arealmessig. De viktigste nyvinninger er arbeidet med revitalisering av sentrum, økt vektlegging av foretting innenfor byggesonen, tettere utbygging i nye områder og at en del perifere utbyggingsområder fra tidligere planer er tatt ut av reviderte kommuneplaner. Alle miljøbyene har under utvikling en arealpolitikk som bygger opp om kollektivtransporten.

3. Sentrum og lokalområder må skjermes mot gjennomgangstrafikk

Et byområde med konsentrasjon av befolkning skaper mye biltrafikk som igjen gir forurensning, støy, utrygghet og barrierer. Dette gjelder særlig i sentrum og sentrumsnære strøk. En viktig utfordring for areal- og transportplanleggingen er derfor å redusere biltrafikken og å sørge for at den biltrafikken som likevel skal til eller gjennom byen, kanaliseres til hovedvegnettet, slik at det kan skapes trygge lokalområder skjermet for sjenerende biltrafikk.

Slike lokalområder kan være byens sentrum, sentrumsnære områder, bydelssentra, boligområder, skole- og næringsområder eller andre områder der hensynet til boende, arbeidende, syklende og gående i området må være dominerende. Det er ikke tilstrekkelig at et hovedvegnett er bygget ut eller etablert. Dette må følges opp av en systematisk nedbygging av kapasiteten på veger- og gatesystemet inne i lokalområdene og ombygging og forbedring av utearealer, gate- og byrom.

4. Kollektivtransport må prioriteres langt sterkere i bytransporten

I dagens situasjon er bilen byenes viktigste transportmiddel, bortsett fra i enkelte større byer der kollektivtransporten er viktigst for reiser til/fra sentrum og indre by, særlig i rushtida. I Oslo har kollektivtransporten vokst litt mer enn biltrafikken på 1990-tallet, men ellers har ikke de mange ambisiøse mål om endret reisemiddelfordeling eller dempet biltrafikk, blitt oppnådd noe sted i Norge - heller ikke i miljøbyene.

Når det gjelder driften av kollektivtransporten har man det siste tiåret sett en kraftig nedskjæring av de offentlige bidragene med 42 prosent i gjennomsnitt i perioden 1986-97 for landet som helhet. Dette skyldes en kombinasjon av innstramminger fra statens side og konkurranse fra helse og utdanning i en presset fylkeskommunal økonomi. Tilskuddet til miljøbyene utenom Oslo er nå nede i ca 10 prosent, og byrutene i Bergen og Tromsø går helt uten tilskudd. Til sammenligning ligger gjennomsnittlig tilskuddsnivå i Europa på 50 prosent.

I dag er det slik at mangel på offentlige midler til bygging av veger kompenseres ved å tillate delfinansiering ved lokal trafikantbetaling. For kollektivtransportens del er det usikkert om en kan påregne økte offentlige tilskudd. Derfor vil økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange også kreve at andre finansieringsformer tas i bruk som tillegg til offentlige budsjetter.

5. Det må satses på sykling og gange i bytransporten

Moderne sykler er et raskt, miljøvennlig og helsebringende transportmiddel - sterkt undervurdert i norsk samferdselspolitikk. Reiser med sykkel har bilens frihet uten å ha dens miljøulemper, og det er et betydelig potensiale for overgang fra bil til sykkel.

Gange er den sunneste, mest miljøvennlige og minst arealkrevende av transportformene. Gange er klart viktigste framkomstmiddel i nærmiljøene, lokale sentra og bysentrum og inngår som en viktig del av kollektivreisen.

6. Bruk av bil må begrenses i områder med god kollektivtransport

Arealpolitikk og bedre kollektivtransporttilbud er alene ikke tilstrekkelig for å nå mål om en miljøvennlig trafikksituasjon. Dette må følges opp med tiltak overfor bilbruken i form av fysiske begrensinger på hvor man kan kjøre, en restriktiv parkeringspolitikk, vegprising eller andre begrensende tiltak. Vegprising er teoretisk sett det beste, men kan være vanskelig å gjennomføre i praksis for mange norske byer. I mangel av vegprising er en aktiv parkeringspolitikk nest beste løsning.

Miljøbyene ønsker at det innføres nasjonale retningslinjer og virkemidler med sikte på en bytransportpolitikk, som kan samordne styrking av kollektivtrafikk med lokal parkerings-politikk, for hele byområdet og som i nødvendig grad omfatter omegnskommuner. En mulighet kan være maksimumsgrenser for parkeringsdekning i områder med god kollektivbetjening.

7. Visjoner bør brukes i diskusjonen om byens langsiktige utvikling

Kommunikasjon og debatt om en langsiktig utvikling kan skje på flere måter - på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå. Det kan skje verbalt i form scenarier, dvs alternative beskrivelser av framtidige situasjoner, og det kan skje som planer og tegninger i form av byvisjoner. Begge deler er verktøy for å formidle et bilde av framtiden, og de bør bygge på studier, antakelser og ønsker om hva som er realistisk å tenke seg av alternative utviklinger. Slike framtidbilder befinner seg i et sjikt mellom ideer og planlegging. Utfordringen ligger dels i å få tilstrekkelig realisme og dels i å få oppslutning om den bærende ideen i visjonen. Dernest ligger utfordringen i få bred debatt og politiske vedtak på de mange skrittene som må til for gradvis å realisere visjonen.

8. "Myke pakker" bør erstatte eller supplere store vegpakker i byene

For å få et effektivt transportsystem og mer miljøvennlige, trygge og triveligere byer, har vi i mange år satset på å få gjennomført store prosjekter i vegsystemet. Jevnt over har mye av midlene og fagkompetansen vært brukt til å planlegge og bygge ut ny infrastruktur, spesielt store hovedveger. Erfaringer fra miljøbyene viser at slike "harde pakker" har løst noen transportproblemer, men de lar også mye forbli uløst.

Konkurransen om pengene blir hardere og det blir stadig viktigere å få mest mulig utbytte av de penger vi satser. Nye, mer kreative og mindre omfangsrige grep etterspørres. "Myke pakker" er en alternativ eller supplerende strategi for et samordnet finansierings- og gjennomføringsprogram for en lang rekke tiltak som dels kan befinne seg innenfor driftsbudsjetter eller som mange små investeringsprosjekter. Slike tiltak er ikke nye, men ofte brukes de enkeltvis. Det nye er å organisere og finansiere dem i form av bredt sammensatte tiltakspakker.

9. Staten må gi rammebetingelser for helhetlig areal- og transportpolitikk i byene

Miljøbyarbeidet i byene viser at det ikke er mulig for miljøbykommunene alene å foreta en snuoperasjon i den lokale areal- og transportpolitikken "nedenfra" med dagens institusjonelle rammer og økonomiske prioriteringer. Det er derfor viktig at staten legger om til en ny samordnet politikk for miljøvennlig bytransport og byutvikling som svarer på de utfordringer og erfaringer som er behandlet i denne rapporten. I de fleste byområdene der stat og fylke har hatt større byggeprosjekter de siste ti-årene har for eksempel det offentlige bidratt sterkt til utviklingen mot økt bruk og avhengighet av bilen.

Kollektivtrafikkens organisering i Norge har vært til utredning og under debatt i mer enn 30 år, uten at det er funnet noen tilfredsstillende løsning på problemene som følger av den oppsplittede fordeling av ansvar for arealplanlegging, infrastruktur, drift og finansiering vedrørende veger og kollektivtransport. Miljøbyene vil vise til utredningen støttet av Samferdselsdepartementet om "Kollektivtransportens forvaltningsorganisasjon". Miljøbyene slutter seg til problembeskrivelsen og prinsippene i idealmodellen der organiseringen av

kollektivtransporten for byområder er kongruent med problemstrukturen, det vil si en helhetlig myndighet bl.a. over investeringer i infrastruktur til både veg- og kollektivtransport, samt til drift av kollektivtransporten.

10. Fylkesnivået må ta initiativ for å utvikle miljøvennlige byregioner

Fylkeskommunen og vegkontoret må begge delta i et forpliktende samarbeid om areal- og transportutviklingen for byområdet, i samarbeid med miljøbykommunen, nabokommuner og andre instanser på fylkesplan. Ett av siktemålene med samarbeidet bør være å bestemme det framtidige regionale utbyggingsmønsteret, senterstrukturen, grønnstrukturen og transportsystemet, herunder spesielt utbygging, drift og vedlikehold av kollektivtransporttilbud og sykkelvegnett.

11. Samordnet areal- og transportplanlegging må stå sentralt i bykommunens politiske arbeid

Det er en del barrierer i det lokale miljøbyarbeidet som har motvirket en kursendring i byene. Det gjelder som nevnt vanskelige statlige og regionale rammevilkår, men også manglende politisk vilje lokalt til å ta hele registeret av virkemidler i bruk, og det gjelder lokale bremseklosser som deler av handelsstanden og bilistene. Det fins også barrierer som hindrer framdrift i prosjekt- og tiltaksarbeidet. Miljøbyarbeidet må vike for andre konkurrerende oppgaver lokalt, og gis ikke tilstrekkelig forutsigbarhet gjennom stabil ressurstilgang. Byene kan også mangle kompetanse og kapasitet. Noen av prosjektene er tidkrevende med hensyn til koordinering med ulike berørte interesser. Barrierene viser at en kursendring i norske byer i mer bærekraftig retning er en svært tung operasjon, som må prioriteres politisk og ressursmessig både lokalt og sentralt for å lykkes.

I miljøbyene er dette arbeidet startet opp med økonomisk og faglig støtte fra sentralt hold. Det er oppnådd resultater som kan endre kursen i forhold til tunge trender med økende bilbruk og spredning av byområdene. Alle miljøbyene har under utvikling en tettere arealbruk som bygger opp under kollektivtransporten, og det er planlagt eller gjennomført en rekke tiltak for kollektivtransport, gangtrafikk og sykkeltrafikk. Det er viktig at disse skrittene i riktig retning videreføres og forsterkes etter at Miljøbyprogrammet er avsluttet.

III Anbefalinger

1 Samordnet areal- og transportplanlegging må gjøres for hele byregionen

- I en byregion må det skapes enighet, på tvers av kommunegrensene, om de viktigste utfordringene og hovedtrekkene i en framtidig bystruktur med utbyggingsmønster, transportsystem og grønnstruktur
- Et utbyggingsmønster og transportsystem må utvikles som reduserer areal- og transportbehov og prioriterer kollektivtransport framfor økt biltransport
- Senterstrukturen må avklares. Sentre med regionale funksjoner må knyttes til det regionale kollektivtransporttilbudet
- En ytre byvekstgrense bør fastsettes mot landbruks-, natur og friluftsområder og arealreserver for videre byvekst må bestemmes

2 Tett utbygging rundt kollektivtransportlinjene i byområdet

- Det indre, tette byområdet som samler aktiviteter i gangavstand og sykkelavstand og som kan gi grunnlag for et godt kollektivtransporttilbud, bør styrkes og utvides
- Ny utbygging bør for øvrig skje mest mulig som fortetting i byggesonen, særlig ved tettere utbygging rundt knutepunkter/ holdeplasser og innen gangavstand til kollektivtransporten
- I større byområder bør et effektivt kollektivnett danne ryggraden i utbyggingsmønsteret
- Fortetting i byggesonen må skje under hensyn til byens særpreg og de historiske sammenhenger
- Grønnstrukturen må sikres med grøntdrag, vann, parker og friområder som viktige elementer i bybebyggelsen og som områder for framføring av gangveger og sykkelveger

3 Sentrum og lokalområder må skjermes mot gjennomgangstrafikk

- Sentrum og sentrumsnære områder bør utvikles til byens viktigste arenaer for handel og kultur, boliger, arbeidsplasser og andre virksomheter som kan utnytte en sentral beliggenhet og god tilgjengelighet med kollektivtransport
- En gradvis reduksjon av biltrafikken i byområdet bør være et hovedmål. Den biltrafikken som likevel skal til eller gjennom byen, må kanaliseres til hovedvegnettet, slik at lokalområder og bydelssentra kan skjermes mot sjenerende biltrafikk
- Dette bør følges opp av et systematisk arbeide i lokalområdene med ombygging av veger og gater til lokal bruk, samt opparbeiding av byrom, parker og utearealer. Dette vil gi triveligere, mer tilgjengelige

og trafikksikre uteområder for de som bor og arbeider i lokalområdene, samt mulighet for å bygge flere boliger

- Det bør etableres tverrsektoriell planlegging for slike lokalområder. Denne arbeidsformen med områdeutvikling gir kommunene muligheter til å fremme nye former for medvirkning i planleggingen som kan utløse lokale ressurser, bl.a. fra beboere og næringsliv

4 Kollektivtransport må prioriteres langt sterkere i bytransporten

- Bygging av infrastruktur for kollektivtransporten (baner, kollektivfelt, terminaler o.l.) i større byområder bør om nødvendig skje på bekostning av vegbygging og biltrafikkens framkommelighet
- For å ta en større andel av trafikken, må tilbudet fra kollektivtransporten bedres. Flere kollektivreisende vil kreve økte driftstilskudd, som i framtiden må dekkes med inntekter fra parkeringsavgifter, vegprising og lignende, dersom offentlig tilskudd ikke er tilstrekkelig
- Stamnettet for kollektivtransporten i byområdet må bestemmes og vises på arealplankart, slik at det kan framstå som en viktig premiss for arealplanlegging og lokalisering
- Forutsetninger om framtidig kollektivbetjening av nye utbyggingsområder må framgå av plandokumentene. Ved større utbyggingsområder bør tilbudet være på plass samtidig med at området tas i bruk

5 Det må satses på sykling og gange i bytransporten

- Trafikksikre og godt vedlikeholdte gangområder og plasser, fortau, gangveger og turveger er grunnleggende elementer i en miljøby
- Det må etableres et sammenhengende sykkelvegnett for byområdet, og med mest mulig direkteførte hovedsykkelveger. Deler av sykkelvegnettet kan legges gjennom grønne og stille områder der det er mulig
- Sammen med 30-km soner i sentrum og lokalområder vil dette kunne gi et finmasket og differensiert tilbud for syklistene
- Enklere og smalere turveger og stier uten krav til vintervedlikehold, inngår i gangvegnettet og kan supplere sykkelvegnettet. Spesielt må snarveger sikres mot gjenbygging og stengning
- Der det tar lang tid å få etablert et fullverdig sykkelvegnett, bør det foretas utbedring av veg- og gatenettet for sykkeltrafikken, samt innføres reduserte fartsgrenser inntil sykkelveger er anlagt
- Ved alle viktige målpunkter i byområdet bør det etableres sykkelparkering. Tyverisikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkter kan øke kollektivtrafikkens kundegrunnlag

6 Bruk av bil må begrenses i områder med god kollektivtransport

- Dersom man ikke ønsker mer biltrafikk i byen, må heller ikke samlet vegkapasitet i byområdet økes
- For at kollektivsatsingen skal kunne bli virkningsfull og føre til at reisemiddelfordelingen endres i ønsket grad, må bedring av kollektivtilbudet følges opp med restriktive tiltak for bruk av bil, spesielt parkering
- ABC-tankegangen fra Nederland bør tas i bruk for norske forhold ved at det legges til rette for lokalisering av rett virksomhet på rett plass, i kombinasjon med en tilpasset parkeringspolitikk
- Planbestemmelsene i plan- og bygningsloven bør gis en ny hjemmel for reguleringer av samspillet mellom kollektivtilbud og parkeringskravene, for eksempel ved at det fastsettes maksimumsnormer for parkeringsdekningen i influensområdet for kollektivtransportens stamnett og ved knutepunkter. Planlovutvalget bør vurdere dette
- Mulighetene for å lovhjemle at det offentlige skal kunne kreve avgift eller skatt for private parkeringsplasser for næringsvirksomhet, for eksempel i form av tilknytningsavgift til vegnettet, bør vurderes, bl.a. av Planlovutvalget

7 Visjoner bør brukes i diskusjonen om byens langsiktige utvikling

- Visjoner for den regionale bystrukturen bør framstilles tydelig, enkelt og pedagogisk for å vise sammenhenger og hovedtrekk og skape diskusjon og oppslutning
- Bykommunene bør også utarbeide visjoner for bysentrum, utvalgte bydeler og byens transportsystem for å vise hvordan miljøet kan forbedres og hvordan områdene kan bli i framtiden. Slikt visjonsarbeid må følges opp og forankres i formelle planprosesser for å skape nødvendig forutsigbarhet for investeringer
- Befolkning og næringsliv må trekkes aktivt inn i arbeidet med visjoner og ideer for byens utvikling

8 ”Myke pakker” bør erstatte eller supplere store vegpakker i byene

- For å oppnå raske miljøforbedringer i byene bør det utvikles nye og mindre kostnadskrevenne løsninger enn de som forutsetter store hovedvegutbygginger. Slike ”myke pakker” kan bestå av mindre tiltak innenfor driftsbudsjetter eller som mange mindre investeringsprosjekter
- Små tiltak kan være målrettet, effektive og kan virke sammen og forsterke hverandre og således ha høy nytte/kostnadsverdi
- Rask gjennomføring er viktig - folk ser forbedringene, opplever at det nytter og at hverdagen blir bedre

9 Staten må gi rammebetingelser for helhetlig areal- og transportpolitikk i byene

- Staten må lage en politikk og skape rammebetingelser som stimulerer byområdene til en helhetlig politikk som bl.a. innebærer å se byutvikling, investeringer og drift til transport i sammenheng.
- Staten bør raskt invitere byområdene til forsøks- og utviklingsarbeid for nye organisasjons- og finansieringsformer for miljøvennlig bytransportpolitikk, spesielt drift av kollektivtransporten i form av spleiselag der også byområdene vil kunne delta med lokale betalingsordninger
- Staten bør også invitere interesserte byer til et samarbeid om tiltak for miljøvennlig bytransport der staten, bykommunen og andre interesserte parter deltar i et spleiselag for å forbedre bymiljøet og utvikle nye og mindre kostnadskrevenne løsninger (”myke pakker”)

10 Fylkesnivået må ta initiativ for å utvikle miljøvennlige byregioner

- Fylkeskommunene bør ta initiativ til og sørge for at det i samarbeid med kommunene og Statens vegvesen blir utarbeidet regionale ATP-planer, som også inkluderer senterstrukturen i byregionen
- Fylkeskommunene bør ta initiativ til handlingsprogram for utvikling av kollektivtransporten i byregionen
- Vegkontorene bør i samarbeid med kommunene ta initiativ til å utvikle et hovedvegnett for sykkel i hele byregionen
- Vegkontorene bør ta initiativ til program for miljømessig opprusting og forbedring av lokalområder, som er sterkt miljøbelastet av biltrafikk på riksveger og fylkesveger
- Vegkontorene bør inkludere kollektiv-, sykkel- og miljøtiltak i alle samferdselspakker

10 Samordnet areal- og transportplanlegging må stå sentralt i bykommunens politiske arbeid

- Bykommunene må sørge for kapasitet og kompetanse i egne kommunale rekker. Byene må etablere nødvendig plankapasitet og relevant kompetanse for utvikling av miljøvennlig transport; spesielt for kollektivtrafikk, sykkelveger, gatebruksplanlegging og sentrumsplanlegging
- Bykommunene må integrere miljøvennlig transport i kommunal arealplanlegging, utbygging og i egen virksomhet. Arbeidet med miljøvennlig transport og byutvikling må ha en sentral plass i det ordinære kommuneplanarbeidet. Det bør utvikles et sterkt samarbeide mellom ulike etater om konkrete handlingsplaner for miljøvennlig bytransport som fastholdes over lang tid og rulleres jevnlig
- Bykommunene bør bygge opp lokale finansieringsordninger for gjennomføring av planer for miljøvennlig bytransport og byutvikling. Dette kan skje ved hjelp av vegprising, parkeringsinntekter og lignende
- Bykommunene må bygge opp og delta i en regional organisasjon som er i stand til å ta seg av de store og varige oppgavene med byutvikling og bytransport.

Vedlegg 4 WHO A different route to health: implications of transport policies

Editorials by Brundtland and Pershagen

Carlos Dora, regional advisor environmental epidemiology.

World Health Organisation, European Centre for Environment and Health, Rome Division, 00187 Rome, Italy

Travel how, where, and how often we do it has major implications for the health of individuals and of the population.¹ Transport activities impact on health, both negatively and positively; and transport policies are now a key determinant of health. Health has to be included on the transport policy agenda if gains are to be achieved, and health professionals have a key role in this. In this article on the implications of transport policies, I draw on an extensive review to which many experts contributed and which will soon be published as a book by the World Health Organisation. I also draw on the preparatory work for the charter on transport, environment, and health² which was adopted at the ministerial conference on environment and health held in London this week.

Summary points

Transport policies have important health consequences through their effects on air pollution, noise, injuries, climatic change, and their ability to create (or not) safe conditions for walking and cycling

These health consequences affect most of the population, not just transport users

Estimates of the health impacts and costs of transport strategies do not include the health effects of increased walking and cycling and the savings associated with increased walking and cycling for a population

The burden of transport on health is higher than expected, partly because users do not pay the full costs of the transport activities they engage in

The public and policy makers need to be informed about the health consequences of individual travel choices and of policies on transport and land use planning

Health professionals have a key role in providing this information and assessing the health impacts of transport policies

Health impacts

Physical activity

Cycling or walking can bring major health benefit half an hour a day can halve the risk of developing heart disease. This is equivalent to the effect of not smoking and is valid for most of the population, who do very little physical activity. Even if spread over two or three shorter episodes, this amount of activity can also halve the risk of developing diabetes, reduce blood pressure (equivalent to the effect of taking antihypertensive drugs), and

improve functional capacity.^{3,4} Over half of the daily trips that people make are short and provide an opportunity for physical activity that is free and accessible.

The benefits of cycling and walking as a means of transport have been largely overlooked. Studies of the economics of transport have not considered them in their calculations.⁵ Furthermore, health workers have focused on physical activity as leisure and individual behavioural change.

The risk of accidents is an important deterrent to cycling. However, life table analyses of the risk of accidents and the cardiovascular benefits of cycling for people living in the United Kingdom showed a net benefit of several fold for this exercise.⁶ But this benefit would not hold if the risk of road accidents was much greater. Safe conditions for walking and cycling are therefore part and parcel of their promotion.

Accidents and injuries

Society still seems to accept a disturbingly high level of risk in relation to motor transport. Around 120 000 people die as a result of motor vehicle accidents every year in the 51 countries of the World Health Organisation's European region. In absolute numbers and after adjustment for miles travelled, most deaths associated with transport occur on the road (as opposed to trains, aeroplanes, or ships), and a third of road deaths occur in people aged less than 25 years.^{7,8}

Differences across European countries in implementing and enforcing interventions to reduce well known accident risk factors are shown by the eightfold variation in traffic injury mortality (both per 100 000 population and per billion passenger kilometres). Speed has a dramatic impact on the frequency and severity of and mortality from road accidents. A 1% reduction in speed results in a 3% reduction in accident frequency. For example, 5% of pedestrians will die if hit by a vehicle travelling at 20 miles/h (32 km/h), 45% if hit at 30 miles/h (48 km/h), and 85% will die if hit at 40 miles/h (64 km/h).⁹ Similarly, shared road use by motor vehicles, pedestrians, and cyclists increases the risk of a traffic injury among walkers and cyclists.

Climatic change

Road traffic contributes to climatic change. It accounts for a substantial share of CO₂ emissions to the stratosphere (25% in European Union countries) and is therefore directly responsible for some of the global changes in the environment. These changes are predicted to have important health consequences that extend far beyond the location of the traffic.¹⁰

Air pollutants

Current exposure to air pollutants found in European countries has serious effects on health.¹¹ Particulate matter is a good indicator of the air pollution mix that people are exposed to and has been associated with short term and long term increases in mortality.

It is estimated that a change in air pollution from the highest to the lowest amounts documented in studies in the United States of the long term effects of air pollution (particulate matter smaller than 2.5 µm around 30 µg/m³ of air and 10 µg/m³ of air) could conceivably be associated with a change in life expectancy in the order of years.¹² Another estimate suggests that Dutch men could gain over a year in life expectancy from a reduction in the concentration of particulate matter smaller than 2.5 µm to around 10 µg/m³ of air.¹³

Particulate matter is also associated with increases in respiratory symptoms, greater use of drug treatments in people with asthma, reduction in lung function, and admissions to hospital for respiratory and cardiovascular disease. No threshold could be identified below which health effects were not found. In northern Europe, about 40% of particulate matter comes from traffic. Small particles can get indoors freely and can travel long distances, so neither the indoor environment nor distance from roads offers much protection.

Ozone seems to have an independent effect on respiratory symptoms and lung function. Ozone is formed from nitric oxide and hydrocarbons (largely from traffic) in the presence of sunlight, and it penetrates indoors only if windows are opened. It has been linked to increased mortality in European studies,¹⁴ but not in those from North America. This is probably because people open windows more often in Europe in the summertime than in North America, where many homes have air conditioning.

Several studies have linked proximity to busy roads and heavy goods vehicles (mostly with diesel engines) with respiratory problems.^{15,16} This cannot be explained by concentrations of particulate matter (as this pollutant travels far) or ozone concentrations (which are lower near roads). In addition, evidence is emerging that carbon monoxide, even at low degrees of exposure, has an independent effect on admissions to hospital for cardiovascular disease¹⁷ and mortality from this cause.¹⁸ Car users have been shown to breathe more air

pollutants than walkers, cyclists, or people using public transport on the same road.¹⁹ The public health impact of air pollution on cancer is much smaller than the impact on respiratory and cardiovascular disease or all cause mortality. There is evidence of a link with lung cancer,²⁰ and an association between living near heavy traffic and other cancers has been suggested.²¹

Noise

About 65% of the population of the European Union is exposed regularly to sound levels (55-65 dB) that lead to serious annoyance, interference with speech, and sleep disturbance. This proportion has increased over the past decades.²² Very loud noise (65 to 75 dB) is associated with a small increase in cardiovascular disease, which might have a large impact on the population in view of the wide exposure.²³ Furthermore, the attention, problem solving ability, and reading acquisition of children exposed regularly to aircraft noise are impaired. Noise also interferes with memory, attention, and the ability to deal with complex analytical problems.²⁴ Transportation is the main source of noise in Europe, and road traffic is the main source of human exposure to noise, except for people living near airports or railway lines.²⁵

The health effects of noise are closely linked to the environments in which people function (such as schools, playgrounds, factories, homes); to sensitive time periods (for example, nights and weekends) and to locations that amplify the effects of noise (such as Alpine valleys or streets with high buildings). Strategies to prevent the health impacts of noise have to address these specific differences.

Psychosocial effects

Busy streets mean that children are discouraged from playing there or from walking or cycling to school. This hinders the development of independence and of social contacts and determines their attitude to the future use of cars and cycling.²⁶ Streets with heavy traffic have also been associated with fewer neighbourhood social support networks,²⁷ a factor that has been linked to various adverse health outcomes.²⁸ A large proportion of children and adults who have been involved in road traffic accidents have post-traumatic stress disorders afterwards.²⁹ Lead is still added to petrol in many European countries and can cause neurocognitive damage to children; leaded petrol should be phased out as soon as possible.

Trends in transportation

Movement of people and freight has increased dramatically in recent decades.³⁰ In the European Union in the 1990s, the greatest increases are reported for air transport (5.4% per year) and private cars (2.6%), while rail transport has declined (0.4%). The average number of cars in the European Union is now approaching one for every two inhabitants.³¹

Reductions in cycling and walking have been reported in countries for which data are available. In the United Kingdom, cycling accounted for nearly 25% of all road traffic in 1951, but by 1994 this figure had fallen to just 1%.¹ The number of miles walked has also declined, on average, by 17% between 1975-6 and 1994. Increasing congestion and pollution, as well as the impact on health, show the importance of reversing these trends. Current policies that rely on road transport and stimulate mobility need to be reviewed.

Where now?

Although we know a lot about preventing the adverse health effects associated with different types of transport, the effectiveness of interventions thus far is limited. This is partly because these interventions often have consequences beyond the adverse impacts on health that they are designed to reduce. For example, the legal requirement to use cycle helmets in Australia reduced the number of head injuries, but it also reduced the number of cyclists to the point that a net health loss is expected.³² Furthermore, the consequences to the environment are often overlooked in evaluating interventions that promote health. Some measures to reduce traffic accidents, for example, increase air pollution and may therefore be unacceptable.³³

Technology has led to major reductions in the emission of air pollutants and noise from motor cars, and further gains are expected on emissions from heavy goods vehicles, which are still major air polluters. However, the enormous increase in the number of motor vehicles poses a major challenge that is unlikely to be met by technological development alone.³⁴ Noise pollution is now highly dependent on the volume of vehicles on the road except for train and airport noise which are localised problems. Furthermore, very effective technologies for accident prevention such as speed reduction through road design (15-85% effective) or widespread use of speed cameras (50% effective) are not enforced as strictly as necessary.

Technological solutions may create their own dilemmas. For example, newly developed diesel engines with lower CO₂ emissions produce many ultrafine particles, which, it is now suggested, are the real cause of the

adverse health effects of particulate matter.³⁵ Another example is that of interventions that are effective at first in reducing injuries, but lead to a feeling of security and the taking of greater risks.

When assessing public health promotion policies and interventions, all the health consequences should be considered³⁶; we should be more interested in overall health gain than in reducing a particular statistic. Those interventions which show synergies with environmental protection should be given priority.

Transport strategies that reduce exposure to air and noise pollution, reduce the risk of accidents, and increase levels of daily physical activity are likely to involve the following: discouraging the use of cars and heavy goods vehicles in cities; creating dedicated urban space for walking, cycling, and public transport; and limiting urban sprawl.³⁷

Why the hesitation ?

The current burden of transport policies on health is higher than it should be given the present knowledge of interventions and the availability of current technologies, many of which are simply not used. Part of the reason is a failure to consider fully the health consequences and related costs of individual travel choices and of governmental policies that have implications for transport and mobility. Health professionals have an essential role in advising individual patients and stakeholders. They will need to become involved in implementing health impact assessments and in evaluating the health costs of transport projects and strategies, taking account of the values and priorities of the communities affected. They also need to identify gaps in knowledge and carry out research into the health effects of transport which have not yet been clarified for example, noise and the size of particles. Wider access to information should facilitate community involvement, and incorporating health costs into the decision making processes of transport and land use planning should be a powerful tool in promoting public health.

Vedlegg 5 Sjøtransport - miljøproblemer

10.10.00

Norges Naturvernforbund

HØRING - FORSKRIFT OM MILJØDIFFERENSIERT TONNASJESKATT

Norges Naturvernforbund støtter innføringen av miljødifferensiert tonnasjeskatt som vil gi incitament til miljøforbedringer. Det er i pakt med prinsippet om at forurenser skal betale. Slik det nå foreslås 25 % rabatt på tonnasjeskatten for faktor 10, vil systemet i seg selv føre til for små investeringer i miljøforbedringer. Derfor er følgende to momenter viktige:

1. Systemet bør utvides til å gjelde andre maritime avgifter (havneavgifter, gebyrer til Sjøfartsdirektoratet etc.)
2. Stimulansen må økes ved at belønningen for hvert enkelt trinn på skalaen dobles, dvs at maks. uttelling gir 50 % rabatt.

For øvrig har vi følgende kommentarer til forslaget:

- Vi viser til NNV og Rederiforbundets rapport 3/93 tabell 3.8. fra 1993 der det framkommer at 70 % av risikoen for ulykker beror på menneskelige faktorer. Utkastet til forskrift har ikke (i tilstrekkelig grad) lagt inn denne tunge, viktige faktoren. NNV mener at det må utvikles en ordning der bruk av kvalifisert besetning i skipsfarten premieres. Herunder må det gjennom internasjonalt samarbeid utvikles et system som sikrer tilstrekkelig kompetanse på skiperens besetning og at kompetanseutvikling av besetningene inkorporeres i rederienes totale virksomhet. Et slikt system må også sikre at det ikke fuskes med dokumentasjon. Slik kan det sikres at mannskapene er trent og kvalifisert til oppgavene,

at driftsinstruksene er korrekte, at driften kontrolleres kontinuerlig, at vedlikeholdsprosedyrene følges, at vedlikeholdet og reparasjoner blir riktig utført, og at tidligere skader blir ordentlig reparert.

- Gode, dokumenterte prosedyrer (for hvordan båtene er bygget og designet, hvordan de opereres, lastes og vedlikeholdes) og dokumentasjon på at disse faktisk følges må ligge i bunnen for vurdering og premiering. Forskriften må være et virkemiddel som gjør slutt på at «nattens mørke» er «avfallsdeponi».
- I hvilken grad vil forskriften sikre mot utslipp? Det er et viktig prinsipp at det legges opp til premiering av de som har kontroll på sitt utslipp, av NO_x og SO_x, såvel som tankvask og søppel og brunvann. Herunder må riktig vasking av tanker mv. premieres. Tilstrekkelig geografisk fordeling av landstasjoner og riktig og forsvarlig avfallsbehandling må sikres i Norge - og det må gjennom internasjonalt samarbeid sikres at tilstrekkelig antall slike mottaksstasjoner (av oljeholdig vann m.v.) i alle andre aktuelle land også blir den beste teknologi og prosedyre til del. Et internasjonalt kontrollerbart rapporterings- og registreringssystem for mottak og sluttbehandling av avfall må etableres.
- Slik kan ordningen med «special areas» for utslipp av «kategori 1-produkter» (oljeholdige) endres til et generelt forbud mot utslipp av oljeholdige produkter.
- ISM-koden er i dag implementert på norske skip og følges nøye opp av Sjøfartsdirektoratet og Veritas, men i de fleste land (bekvemlighets flagg) er koden bare en papirbestemmelse. At «port-state» har kontroll på implementeringen er ikke tilstrekkelig. Myndigheter og klasse selskapene må følge nøye opp. Det er behov for konstant trening og oppdatering.
- Hvordan kan forbrenningen i motorene bli bedre? Kan det gjennom forskriftsverket påskyndes utvikling av nye motorer?
- Det må stilles helt nye drivstoffkrav. Dagens utslipp av svovel og sulfid fra dårlig forbrenning av tungolje kan erstattes ved premiering (reduksjon i tonnasjeskatten) når rederiene går over til diesel (MDO) i stedet for slik tungolje (HFO - Redwood 360).
- Containertrafikken: Det fraktes i dag mang containere der kapteinen ikke har noen informasjon om hva de inneholder (black containers) Det må etableres et databasert system som sikrer at en hver skipslast container innhold (av kjemikaier osv.) til en hver tid er kjent.
- Det må etableres et system/prosedyre som sikrer at ballastvann skiftes ut i fart (i åpent hav) mellom kontinentene, og at nødvendige investeringer for å kunne utføre slik utskifting premieres.
- Bunnstoffene: Det er nå innført krav om forbud mot TBT baserte bunnstoffer men en forsatt vurdering og kontroll av giftighet i de nye bunnstoffet må til.
- Det er behov for intensivert forskning for å redusere CO₂-utslippene fra tankfarten. For eksempel vil det å få stoppet utslipp av gasser ved lasting, transport og lossing fra råolje transport fra feltene i Nordsjøen være nok til å oppfylle Norges del av Kyoto-avtalen.