



Transportbedriftenes  
Landsforening

[www.transport.no](http://www.transport.no)

Miljøverndepartementet

[Postmottak@md.dep.no](mailto:Postmottak@md.dep.no)

27.02.2007

## Høring NOU 2206:18 "Et klimavennlig Norge."

Transportbedriftenes Landsforening (TL) mener det er viktig at kjøpere av kollektivtransport og utøvere av kollektivtransport tar klimagassproblematikken på alvor, og prioriterer tiltak for å redusere utslippene fram mot 2050.

TL deler oppfatningen av at innsatsen for persontrafikken på veg må settes inn mot følgende tiltak:

- Innfasing av biodrivstoff.
- Innfasing av en større andel lavutslippskjøretøy og nullutslippskjøretøy.
- Effektivisering av transportarbeidet.

Når det gjelder innfasing av biodrivstoff og innfasing av lavutslippskjøretøy, vil det være mulig å stille krav til denne type teknologi ved kjøp av persontransporttjenester. Det vil også være mulighet til å stimulere til overgang til biodrivstoff ved å innføre avgiftsincitiver.

Muligheten av overgang til ny teknologi for store deler av transporttilbudet vil være avhengig av betalingsvilje hos oppdragsgiverne. Det er derfor viktig at det gis øremerkede midler til kollektivtrafikken bl.a. til fylkeskommune, slik at overgang til en mer klimagassvennlig teknologi går raskere. Uten kompensasjon for økte kostnader, viser all erfaring at rutekutt og dårligere tilbud blir resultatet.

Når det gjelder tiltak som bidrar til effektivisering av transportarbeidet mener TL at utvalget er pessimistiske når de skriver:

*"Det har historisk vist seg vanskelig å få realisert potensialet for redusert transportarbeid. Dette henger nok sammen med uegnet infrastruktur, lokalisering av bosted og arbeidsplasser og mangel på gode og mer effektive alternativer som kollektivtransport. Slike strukturelle vanskeligheter er det imidlertid mulig å gjøre noe med på lang sikt om man systematisk og kontinuerlig legger klimaeffektivitet til grunn for planarbeidet."*

Det vil være mulig å øke andelen kollektivreiser betydelig. Dette er dokumentert i flere rapporter. TØI-rapporten "Optimale tilskudd 829/2006 til kollektivtrafikk i byområder" viser at 150 mill kr i ekstra tilskudd vil gi kollektivtransporten 10 % flere passasjerer – 14 % i rush, og en samfunnsøkonomisk gevinst på 900 mill kr. Dersom rammebetingelsene i Oslo var på nivå med gjennomsnittet i europeiske byer, kunne kollektivtransporten i Oslo hatt 14 % flere passasjerer (Urbanet analyse 2/2006).

I tillegg viser eksempler på kollektivsatsinger at det nytter. Framveksten av ekspressbusstilbudet er et eksempel på hva som er mulig å få til dersom man lager konkurransedyktige tilbud med privatbilen. Tilsvarende finner vi for tilbringertrafikken til Oslo Lufthavn, hvor investeringer i jernbane og etablering av ekspressbusstilbudet gir en rekordhøy kollektivandel også i verdensmålestokk.

TL mener at regjeringen har en gylden mulighet ved at sektorvise klimahandlingsplaner utarbeides samtidig med grunnlaget for Nasjonal Transportplan 2010 - 2019. I arbeidet med NTP som nå pågår bør samferdselsetatene pålegges å utrede hvordan lavutslippsutvalgets målsetninger kan nås. Det er spesielt viktig at de statlige samferdselsetatene utreder hvordan kollektivtrafikken kan ta større deler av veksten i persontrafikken.

Med vennlig hilsen

**TRANSPORTBEDRIFTENES LANDSFORENING**

Terje Sundfjord