



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Statens forurensningstilsyn  
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo  
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00  
Telefaks: 22 67 67 06  
E-post: postmottak@sft.no  
Internett: www.sft.no

Dato: 30. april 2008

Vår ref.: 2008/266-2

Deres ref.:

Saksbehandler: Ingrid Myrtveit, telefon: 22573694

## Høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019

Tiltakene i Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er ikke tilstrekkelige til å nå nasjonale mål på flere miljøområder. Vi finner det svært beklagelig at planen ikke er mer ambisiøs med hensyn til å vise vei for hvordan man vil legge til rette for å nå nasjonale mål på miljøvernområdet. Miljømålene burde i større grad lagt premissene for det totale planarbeidet. Transportplanen er uklar på hvilke virkemidler som må tas i bruk for å få satt nødvendige tiltak på miljøområdet ut i livet. Det er derfor behov for at dette gjøres tydeligere i den endelige planen. Det er avgjørende at samferdselsmyndighetene tar et tydelig sektoransvar for at miljømålene oppnås.

I planen har trafikketatene og Avinor presentert tiltak som reduserer klimagassutslippene med om lag 1,2 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2020, mens det i Klimameldingen<sup>1</sup> er fastsatt et mål om utslippsreduksjon på 2,5 til 4 millioner tonn CO<sub>2</sub> i samme tidsperiode fra transportsektoren. SFT mener det er nødvendig at planen i det minste forklarer dette og konkretiserer hvilke ytterligere tiltak som må gjennomføres for at samferdselssektoren skal nå målsetting om reduksjon i utslipp av klimagasser.

Statens vegvesen fremhever at det er vanskelig å nå det nasjonale støymålet. SFT mener Statens vegvesen må forholde seg til dette målet. Statens vegvesen må innta en aktiv pådriverrolle i arbeidet med å følge opp den nasjonale handlingsplanen for å redusere støy og få tilført nødvendige ressurser til dette arbeidet.

I Nasjonal transportplan er drift og vedlikehold av vei prioritert fremfor investeringer i veier. SFT støtter denne prioriteringen da det gir mindre miljøbelastninger totalt sett enn et alternativ med økt veibygging. Når det gjelder

<sup>1</sup> St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk.

**jernbane må det satses både på investeringer og drift og vedlikehold.**

**Det svært viktig å se planene for utdyping av seilingsleder og kaiområder i sammenheng med de politiske mål om opprydding i forurenset sjøbunn. For å få til dette må det etableres et tett samarbeide mellom Kystverket og SFT. Et sentralt punkt vil være om arbeidet med å utdype seilingsleder og seilingsdyp i havneområder kan framskyndes i de områder der opprydding i forurenset sjøbunn også har høy prioritert. Hvis Kystverkets vedlikeholdsmudring kan kombineres med miljømudring, vil miljømyndighetene kunne bidra finansielt.**

### *Bakgrunn*

SFT viser til oversendelsesbrev til referansegruppen for Nasjonal transportplan 2010-2019 datert 17. januar 2008 med forespørsel om høringsuttalelse til transportetatens forslag

Transport er den største kilden til støy og luftforurensning (se [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)) og vil i 2020, dersom det ikke gjennomføres ytterligere tiltak, også være den største kilden til klimagassutslipp<sup>2</sup>. Det er derfor viktig at samferdselssektoren gjennom Nasjonal transportplan (NTP) viser hvordan nasjonale målsettinger innen klima, luftforurensning og støy kan oppfylles for å redusere de negative konsekvensene transport har på helse og miljø.

I forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 er det foreslått mange tiltak og virkemidler for å overføre person- og godstrafikk til mer miljøvennlige former. SFT støtter transportetatene i blant annet tiltak som kjøprising, økt jernbanebygging og at det er behov for en ny strategi for å endre kjøretøyparken. For mange av miljømålene vil det gi mest effekt å satse i byene og SFT er enig i de tiltak og virkemidler som anbefales i byområder. Vi ser likevel at det er et problem at ressursene i liten grad er foreslått brukt i de store byene, og at anvendelse av de statlige midlene til å styrke kollektivtrafikken i byene ikke er tilstrekkelig.

I forbindelse med å redusere negative miljøeffekter fra transport, og spesielt i innsatsen for å redusere klimagassutslipp, ser transportetatene behov for klargjøring av ansvar. Det påpekes at teknisk utvikling av bilparken og nye drivstoff vil bidra, men at dette ligger utenfor etatens arbeidsområder. SFT mener at transportetatene, som fagetater med sektoransvar, har en viktig pådriverrolle og er nødt til å ta en større del av ansvaret med å fremme tiltak som bedrer helse og miljø, eksempelvis større kunnskap om ny teknologi. Dette kan medføre ansvar som ikke direkte er knyttet til de virkemidlene transportetatene tradisjonelt rår over. Økt miljøkompetanse i alle deler av organisasjonene er sentralt for å innta en slik rolle.

---

<sup>2</sup> Nasjonalbudsjettet 2007

### *Klima*

Transportsektoren står i dag for 29 prosent av norske klimagassutslipp. I planen har trafikktatene og Avinor presentert tiltak som reduserer klimagassutslippene med om lag 1,2 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2020, mens regjeringen i Klimameldingen har fastsatt et mål om utslippsreduksjon på 2,5 til 4 millioner tonn CO<sub>2</sub> i samme tidsperiode fra transportsektoren. SFT mener det er helt nødvendig at planen i det minste forklarer dette spriket og konkretiserer hvilke ytterligere tiltak som må gjennomføres for at samferdselssektoren skal nå regjeringens målsetting om reduksjon i utslipp av klimagasser.

Transportetatene mener det bør utvikles en strategi for å endre kjøretøyparken og øvrige transportmidler slik at nye typer drivstoff og ny motorteknologi kan tas i bruk. Vi skulle ønske at planen gikk lengre enn å se behovet for en strategi. Planen kunne være mer konkret ved å eksempelvis foreslå at avgiftspolitikken på kjøretøy bør vris slik at ny, lavutslipps-motorteknologi blir relativt sett billigere enn gammel teknologi. Et virkemiddel kan være å innføre flere trinn på CO<sub>2</sub>-avgiften på nye biler, for eksempel at første trinn blir 80/90/100 g CO<sub>2</sub>/km.

SFT støtter planens utsagn om at det er behov for å samordne arbeidet med gjennomføring av klimatiltak på transportsektoren, og at ansvar mellom statlige, regionale og lokale myndigheter må klargjøres. Vi ber om at planen konkretiserer hvordan et slikt ansvar bør være for at målsettingene om reduserte utslipp kan oppnås, og foreslår at dette gjøres i den endelige planen.

SFTs klimatiltaksanalyse, som det vises til i planen, er en analyse av ulike tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslippene innenfor ulike sektorer. Analysen vår inneholder flere ulike tiltak innenfor samferdselssektoren. Transportetatene selv har gjennomført analyser av effekter av betydelige prisendringer. Disse analysene viser at store prisendringer må til for å redusere utslippene betydelig. Planen konkluderer ikke med noen prioritering av tiltakene eller virkemidlene. SFT foreslår at en slik prioritering gjøres.

I oppfølgingen av klimameldingen vil SFT jobbe videre med vurderinger av ulike aktuelle utslippsreducerende tiltak innenfor ulike sektorer. Vi ønsker gjerne et samarbeid med andre berørte sektormyndigheter omkring dette og vi bistår gjerne med kunnskap og samarbeid med transportetatene i det videre arbeidet med å vurdere tiltak/lage tiltaksanalyser for klimagassutslippene på samferdselsområdet.

### *Støy*

Vegtrafikk står for rundt 80 prosent av de totale støyplagene i Norge. SFT mener støy og de konsekvenser støyplage har på helse og livskvalitet, er et miljøområde som må få økt fokus i denne transportplanperioden. Nasjonalt støymål er å redusere støyplagen med 10 % fra 1999 til 2020<sup>3</sup>. Dette er en nedjustering av det forrige støymålet, men er likevel en ambisiøs målsetting som krever tiltak som i vesentlig omfang reduserer støyen ved kilden.

Det er først og fremst vegsektoren som sliter med å motvirke stadig økende støyproblemer. I NTP fremhever Statens vegvesen at det er vanskelig å nå dette målet, spesielt uten at det innføres strengere internasjonale støykrav til bildekk og kjøretøyer. Utredninger utarbeidet på oppdrag av SFT viser at sterke tiltak og virkemidler må iverksettes for å nå målet. SFT mener Statens vegvesen må forholde seg til det fastsatte målet.

I regjeringens handlingsplan<sup>4</sup> for å redusere støy er det synliggjort behov for å avsette ca 100 mill til forskning og videreutvikling av tiltak for å redusere støyplagen i perioden 2006-2011. I perioden 2012-2020 må det settes av større beløp til gjennomføring av tiltak. Dette målet ble fastsatt i 2007, og er ikke fremmet i tidligere NTP-perioder. For å nå støymålet må dette reflekteres i transportetatens budsjetter i de nærmeste årene og det nødvendige beløpet må innarbeides innenfor planrammen i NTP. Behovet for FoU-midler er omtalt i NTP, men det ikke mulig å lese ut av NTP-forslaget at det faktisk avsettes ressurser til å gjennomføre regjeringens handlingsplan mot støy. Unntaket er fasadeisolering av de mest støyutsatte boligene for å nå målet om å redusere innendørs støy for de mest støyutsatte. Statens vegvesen må innta en aktiv pådriverrolle i arbeidet med å følge opp den nasjonale handlingsplanen for å redusere støy og få tilførte de nødvendige ressurser til dette arbeidet.

### *Lokal luftkvalitet*

Det er stor helsegevinst i å bedre luftkvaliteten, spesielt med tanke på sårbare grupper som barn, hjerte- og lungesyke samt astmatikere. Luftkvaliteten har forbedret seg i norske byer og tettsteder der hvor det er igangsatt tiltak, eksempelvis i Oslo. Statlige vegmyndigheter har her iverksatt en rekke virkemidler som har hatt positiv effekt, og SFT har oppfattet samarbeidet med vegmyndighetene som godt og konstruktivt.

Nasjonalt mål for svevestøv i 2010 er mer ambisiøst enn krav til partikkelforurensning i forurensningsforskriften. SFT mener at det nasjonale målet ikke vil nås med den foreslåtte virkemiddelbruken. Flere byer har i tillegg problemer med å nå grenseverdien for NO<sub>2</sub> årsmiddel i 2010. Utfordringene knyttet til måloppnåelse både for svevestøv og NO<sub>2</sub> bør fremkomme tydeligere i den endelige planen, samt at det er behov for sterkere virkemidler og prioritering av tiltak for å redusere luftforurensning. Eksempelvis flere byer med piggdekkavgift og høyere målsetning om piggfriandel (90 %), økt bruk av

<sup>3</sup> St meld 26 (2006-2007). Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand

<sup>4</sup> Presentert i St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikken og rikets miljøtilstand.

miljøfartsgrense, støvdemping med saltløsning, kjøprising, samt lavutslippssoner og andre tiltak og virkemidler som er helt nødvendig for å oppfylle disse miljømålene

SFT foreslår at tiltak under etappemålene i NTP om NO<sub>x</sub>-utslipp og klimagassutslipp knyttes sammen med tiltakene under lokal luftkvalitet, da flere av tiltakene vil ha positive effekter på flere av miljøparametrene.

### *Gange og sykkel*

Målene i den nye nasjonale sykkelstrategien er ikke oppfylt i forslaget til NTP. Kost/nytte-vurderinger gjennomført av TØI viser imidlertid at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å satse på sammenhengende gang- og sykkelveinett i flere norske byer. SFT mener kvaliteten på eksisterende sykkelvegnett bør bedres, og at det nasjonale ambisjonsnivået som er fremmet i sykkelstrategien må reflekteres i NTPs prioriteringer for perioden.

### *Jernbane og sjø*

Det er stort fokus på økte budsjetter til drift og vedlikehold for jernbane. Det er en riktig prioritering ut fra dagens rammer for å bedre punktligheten. For at toget skal ta persontransport fra bil er det imidlertid en forutsetning med hyppige avganger og et velfungerende nett på sentrale strekninger i byområder. Vi støtter anbefalingene om at en høyhastighetsbane bør utredes nærmere.

For å få overført en vesentlig mengde gods fra veg til sjø og bane kreves en langt sterkere satsning enn det som per i dag ligger inne i planen i form av ytterligere baneforsterkninger og knutepunkter. Selv når rammen øker med 20 prosent vil vesentlige utbyggingsprosjekter ikke bli etablert. Rammene til jernbane må derfor økes langt utover de forslåtte rammer for å få en mer effektiv person- og godstransport.

SFT gir sin tilslutning til de synspunkter som er fremmet i kapittel 8.2 (Strategi for overføring av gods fra veg til sjø og bane), og anbefaler at det i stortingsmeldingen om nasjonal transportplan følges opp både med hensyn på organisatoriske tiltak, økonomiske og finansielle tiltak, og andre rammevilkår.

### *Koordinering med Handlingsplan for opprydding i forurenset sjøbunn*

SFT har ansvar for å følge opp regjeringens handlingsplan for opprydding i forurenset sjøbunn<sup>5,6</sup>. Det er utarbeidet forslag til fylkesvise tiltaksplaner for opprydding i forurenset sjøbunn for de 17 høyt prioriterte områder i Norge. Mange av disse områdene inkluderer viktige havneområder, og områder der Kystverket planlegger utdyping av seilingsleder. SFT er også i ferd med å pålegge flere av de større offentlige havnene å redegjøre for omfanget av spredning av helse- og miljøfarlige stoffer fra havnene til sjø og sjøbunn, med sikte på en opprydding.

<sup>5</sup> St.meld. nr. 14 (2006-2007) "Sammen for et giftfritt miljø"

<sup>6</sup> St.meld. nr.12, "Rent og rikt hav "(2001-2002).

Det fremgår av NTP at økt sjøveistransport av sikkerhetsmessige årsaker medfører et økende behov for større seilingsdyp. Deler av farleden og sjøbunnen i havneområder må fordypes ved mudring av sjøbunnen, og slik mudring vil også være en viktig del av miljøoppryddingsarbeidet i mange av de områdene som er prioritert for opprydding i forurenset sjøbunn. Skipstrafikken vil ved grunne seilingsdyp ofte virvle opp miljøgifter og spre dem til vann, tilgrensende sjøbunn og biota. Et viktig argument for å gjennomføre vedlikeholdsmudring er å hindre denne spredningen.

Ved all mudring er det vesentlig at det tas miljøhensyn når behovet for mudring vurderes, ved selve mudringen og ved deponering av de oppsamlede muddermassene. Under mudringsprosessen er det viktig å hindre at miljøgifter virvles opp sammen med sedimenter og spres i vannmassene. Når sjøbunnen er forurenset, reguleres slike tiltak av forurensningsmyndighetene. Økt oppvirvling er ikke forenlig med transportplanens målsetning om å ivareta viktige økologiske funksjoner som nevnt i etappemål M4: Naturmiljø og etappemål M6 som skal unngå utslipp av miljøfarlige kjemikaler til sjø.

I forslaget til endret havne- og farvannslov som har vært ute til høring, foreslås det at Kystverket får utvidet sitt ansvar for farledene helt inn til kai i de viktigste havnene. Dette betyr at Kystverket blir en stadig viktigere aktør som gjennomfører av slike arbeider. Arbeidet med fordypning av havneområdene, herunder Kystverkets 4-årige rullerende handlingsprogram, bør derfor koordineres med handlingsplanen for opprydding i forurenset sjøbunn.

For arbeidet med opprydding i forurensete sedimenter er det bevilget særskilte midler til statlig delfinansiering under gitt forutsetninger, jf. Statsbudsjettet kap. 1441, post 39. Hvis Kystverkets vedlikeholdsmudring kan kombineres med miljømudring, vil det derfor være muligheter for at miljømyndighetene kunne bidra finansielt.

### *Vegsalting*

Vegsalting er et viktig tema der en må finne gode løsninger som ivaretar trafikal sikkerhet og samtidig vannmiljøet. Salting er nevnt i "Forslag til nasjonal transportplan 2010-2019", men SFT kunne ønsket at problemstillingen var utdypet noe mer.

Vannforvaltningsforskriften er nevnt under prikkpunktene s. 174. I den forbindelse kunne vi ønsket at det eksplisitt sto at vegmyndighetene skal jobbe sammen med miljøvernmyndighetene/andre myndigheter både for å finne gode løsninger og tiltak der vannmiljøet ikke har tilfredsstillende kvalitet; og med sikte på å forebygge videre miljøbelastninger av vegsalting.

Vi understreker at det må legges enda større vekt på "rettidig og riktig kvalitet" når det gjelder salting at vinterveiene. Store mengder salt som kommer på feil tid og i feil mengde bedrer ikke sikkerheten - tvert imot av og til - og det er til stor belastning for sårbart ferskvannsmiljø. På dette punkt ser vi frem til et fungerende system som medfører en holdningsendring hos de som kjører brøytebilene.

Med hilsen

Ellen Hambro  
direktør

Sigurd Tremoen  
avdelingsdirektør

*Kopi til:* Transportetatens sekretariat for Nasjonal transportplan  
Miljøverndepartementet

## postmottak

---

**Fra:** Ingrid Myrtveit [imyrvtveit@gmail.com]  
**Sendt:** 30. april 2008 16:53  
**Til:** postmottak; Kjell Rosanoff; Borghild Ollestad; ntp.sekretariat@vegvesen.no  
**Kopi:** postmottak@md.dep.no; inger.glad.stokland@md.dep.no; ellen.hambro@sft.no; sigurd.tremoene@sft.no; hans.aasen@sft.no  
**Emne:** Høringsuttalelse fra SFT til NTP 2010-2019  
**Vedlegg:** Kommentarer\_til\_NTP\_2010\_SD.doc

Vedlagt er SFT høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2010-2019. Brevet vil også bli sendt per post.

Med hilsen

Ingrid Myrtveit

Seniorrådgiver, Statens forurensningstilsyn (SFT)

E-post: [ingrid.myrtveit@sft.no](mailto:ingrid.myrtveit@sft.no)

Telefon: 22 57 36 94 - Faks: 22 67 67 06

Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo (Strømsveien 96)

Les mer om SFT og våre nyheter på <http://sft.no>

Prøv også Miljøstatus i Norge på <http://www.miljostatus.no>